ANNO XVI

NOVEMBRE 1960

RIVISTA MILITARE

ROMA
VIA DI S. MARCO, 8

★

TUTTI GLI ARTICOLI
pubblicati sulla Rivista e firmati in chiaro o con pseudonimo rispecchiano sempre idee personali dell'autore

★

Direttore responsabile: Generale GIUSEPPE MOSCARDELLI

TIPOGRAFIA REGIONALE - ROMA, PIAZZA MANFREDO FANTI, 42

SOMMARIO

NOTE E PROPOSTE

MEMORIE

ARCOBALENO

LIBRI

RIVISTE E GIORNALI

L'ISPETTORATO DELLE ARMI DI FANTERIA E DI CAVALLERIA

* * *

In data 31 ottobre 1960 è stato istituito l'Ispettorato delle Armi di Fanteria e di Cavalleria al quale sono state affidate le attribuzioni e le competenze già devolute all'Ispettorato dell'Arma di Fanteria ed all'Ufficio dell'Ispettore delle Truppe Corazzate.

La seconda guerra mondiale, specie nelle fasi iniziale e conclusiva, è stata caratterizzata da accentuato dinamismo operativo, reso possibile, fra l'altro, dall'impiego generalizzato ed autonomo di complessi corazzati (dal Raggruppamento all'Armata).

Nei vari Eserciti tali complessi hanno avuto fisionomia organica diversa, ma, indipendentemente dalla dosatura percentuale degli elementi costitutivi, essi hanno ovunque raggruppato reparti di carri, di fanteria meccanizzata e di cavalleria blindata o corazzata.

Sorsero, così, Unità con caratteri propri e ben definiti ed alle quali la potenza di fuoco, la mobilità e la protezione conferivano la più elevata attitudine alla manovra in campo terrestre. All'unicità dell'azione e dell'armamento faceva necessariamente riscontro un comune addestramento e l'affermarsi di un particolare spirito d'insieme.

E' da considerare, pertanto, naturale che, nell'immediato dopoguerra, nel quadro della ricostruzione dell'Esercito, gli elementi costitutivi delle nostre Unità corazzate (cavalieri, bersaglieri e carristi), indipendentemente dalla tradizionale Arma di appartenenza, venissero posti sotto la giurisdizione di un Ufficio dell'Ispettore delle Truppe Corazzate, incaricato di armonizzarne e coordinarne la preparazione e l'adeguamento degli ordinamenti e dell'armamento.

Con tale provvedimento, giustificato da uno stato di fatto, venivano ad essere sottratte alla grande famiglia della fanteria due delle sue specialità (bersaglieri e carristi), mentre la cavalleria vedeva, necessariamente, attenuarsi la sua secolare attribuzione di Ar-

ma autonoma. Per naturale evoluzione e in analogia a quanto realizzato in altri Paesi, prese allora vita anche un'autorevole tendenza alla creazione di un'Arma nuova: l'Arma corazzata.

Recentemente, però, l'affermarsi dell'orientamento all'impiego dell'arma atomica in campo tattico ha portato ad una profonda revisione delle concezioni e degli ordinamenti e, soprattutto, ha imposto la necessità di conferire anche alla fanteria una spiccata « mobilità protetta », intesa come attitudine a realizzare potenti e tempestive concentrazioni partendo da normali situazioni di rarefazione. Questo, che nella sua più semplice espressione è il fondamento dell'attuale processo di meccanizzazione della fanteria, ha richiesto l'immissione nelle Divisioni di fanteria di complessi corazzati (reggimenti corazzati, battaglioni carri, B.E.D., compagnie meccanizzate) che, per struttura e procedimenti d'impiego, rientrano nell'ambito organico-tattico delle truppe corazzate.

Questo inserimento ha determinato, fra la fanteria e le truppe corazzate, zone di sovrapposizione nei settori dell'armamento e dell'equipaggiamento, nonchè analogie nelle stesse modalità d'azione.

Tale convergenza, che investe il campo materiale come quello spirituale, ha indicato la convenienza di creare un solo Organismo Centrale idoneo ad assicurare l'unitarietà nella direzione e nel coordinamento delle attività tecnico-addestrative.

E' sorto così l'Ispettorato delle Armi di Fanteria e di Cavalleria, che risponde alle esigenze suaccennate, pur salvaguardando, anche nella denominazione, l'individualità tradizionale delle due Armi.

L'articolazione funzionale del nuovo Ispettorato, d'altra parte, è tale da garantire che le Armi di Fanteria e di Cavalleria e le varie Specialità della Fanteria (bersaglieri, carristi, paracadutisti e lagunari) trovino corrispondenza in un Organo propulsore specifico nei propri particolari settori, pur nel quadro della generale unitarietà di indirizzo.

In sintesi, la costituzione del nuovo Ispettorato non vuole e non può condurre ad una attenuazione di caratteristiche peculiari, bensì pone il presupposto per conseguire, in un quadro di coerente semplificazione, una preparazione comune, esaltata dai valori morali che discendono da particolari tradizioni.

L'ARMA DEL GENIO. ALCUNE CONSIDERAZIONI SUI SUOI COMPITI E SULLA SUA ORGANIZZAZIONE *

Gen. di Div. Ottavio Di Casola

La profonda evoluzione dei concetti di impiego delle varie Armi, conseguente all'adozione dei nuovi mezzi bellici creati dal vertiginoso progresso della tecnica, non poteva e non può non interessare l'Arma del Genio, classica Arma di cooperazione, che svolge a favore delle altre Armi un complesso di attività rivelatesi di sempre maggiore importanza nel quadro della condotta delle operazioni.

Le considerazioni che seguono sono dirette a portare un contributo all'esame dell'argomento, cioè a mettere in evidenza quali esigenze sono nate dall'evoluzione verificatasi negli ultimi decenni e, conseguentemente, a quali criteri dovrebbe ispirarsi l'organizzazione dell'Arma per soddisfarle.

L'evoluzione dei concetti di impiego delle varie Armi è stata, è e sarà determinata essenzialmente dall'adozione dei nuovi ritrovati e mezzi bellici che il progresso della scienza e della tecnica rende man mano disponibili.

Questo progresso, che per secoli è stato molto lento, negli ultimi decenni è andato accelerandosi al punto che oggi risulta difficile, per il ritmo assunto, trarne le dovute conseguenze nel campo della preparazione militare, specialmente in materia di ordinamenti.

In particolare, con l'avvento dell'arma atomica si è prodotta, non solo nel campo strategico, ma anche in quello tattico una vera frattura o discontinuità nel graduale processo di impiego di mezzi di sempre maggior potenza e di effetti sempre più imponenti che aveva caratterizzato il secondo conflitto mondiale, con l'entrata in azione di possenti flotte aeree da bombardamento e grandi unità corazzate.

L'arma atomica offrendo la possibilità di concentrazioni di potenza e di effetti su scala enormemente superiore a quella delle armi tradizionali

* I problemi illustrati dall'A. sono, da tempo, allo studio delle Autorità Centrali e troveranno adeguate e graduali soluzioni — talune diverse da quelle indicate nell'articolo — con i provvedimenti, legislativi riguardanti l'istituzione di Servizi tecnici, il riordinamento dei ruoli e l'ordinamento dell'Esercito (*N.d.D.*).

influenza pesantemente l'impiego di queste, subordinandole ineluttabilmnte a due condizioni: sopravvivenza e tempestività di entrata in azione, condizioni che vanno ricercate ed assicurate mediante la protezione, il diradamento e la mobilità.

E' noto che incessanti studi sono in corso presso i maggiori eserciti per definire ed adottare ordinamenti sempre più aderenti alle prevedibili necessità di un futuro conflitto.

Dall'esame delle soluzioni finora adottate (divisione pentomica americana, divisione tedesca composta di brigate di fanteria e corazzate nelle quali fanteria e carri sono strettamente associati in proporzione diversa, con la previsione di impiego alle dirette dipendenze del Corpo d'Armata, divisione meccanizzata russa, espressione di una intima combinazione tra fanteria e carri) emerge la tendenza a realizzare ordinamenti che assicurino l'azione unificata di tutte le Armi, combinate in modo sempre più stretto in raggruppamenti di sempre minori proporzioni, allo scopo di realizzare una vera e propria integrazione delle varie Armi.

Ne deriva per il Genio un'accresciuta estensione ed importanza dei compiti veri e propri di combattimento, in istretta cooperazione con le altre Armi.

Protezione, ostacolo, viabilità costituiscono un trinomio di esigenze che condizionano le stesse possibilità di impiego delle altre Armi e sono così « esasperate » in ambiente atomico da far prevedere, a ragion veduta, che in un futuro conflitto la diretta partecipazione al combattimento dei reparti del genio risulterà sempre più impegnativa e indispensabile.

Quanto alle modalità di tale partecipazione, in base a quanto è stato osservato in fatto di soluzioni ordinative, si può giustamente prevedere che reparti del Genio dovranno essere « integrati » nei raggruppamenti di impiego, cioè dovremo orientarci, per lo meno nella zona avanzata delle operazioni, a criteri diversi da quelli tradizionali di impiego accentrato di reparti, differenziati ai vari livelli ordinativi e di notevole consistenza, alle dirette dipendenze dei comandi di grandi unità.

Le accennate previsioni portano infatti ad individuare il maggior fabbisogno in numerosi reparti, al livello di compagnia, delle specialità più impegnate nel combattimento offensivo e difensivo, e cioè pionieri e pionieri d'arresto, equipaggiati ed addestrati in modo idoneo a partecipare direttamente al combattimento per soddisfare le esigenze riguardanti viabilità (ripristino, interruzione), ostacolo (posa, difesa, rimozione), protezione (ricoveri).

Le considerazioni espresse non derivano solamente dall'evoluzione dei concetti e dei procedimenti di impiego delle altre Armi, ma pure dall'esame delle conseguenze che, più generalmente, il progresso stesso della scienza e della tecnica origina ed impone nel campo dell'organizzazione.

Basta osservare quanto avviene nel campo degli studi, dei laboratori e delle realizzazioni industriali per convincersi che col progresso scientifico e tecnico si accentua e si esaspera la necessità della specializzazione.

A questa necessità non può sfuggire l'organizzazione dell'addestramento in tutte le Armi: se le necessità di specializzazione vengono ignorate o tenute in scarso conto, non solo si rischia di cadere nell'empirismo e nella superficialità, ma il rendimento di tutto l'insieme scade a valori più che modesti.

Ma una specializzazione dei singoli e delle attività che essi sono chiamati a svolgere non può essere che la conseguenza logica della specializzazione dei compiti affidati ai reparti di ciascuna Arma, fatta alla luce delle esigenze di impiego.

Sotto tale aspetto si deve constatare con disappunto che tra tutte le Armi quella che ha tratto da tale necessità di specializzazione dei compiti le più modeste deduzioni è stato proprio il Genio.

C'è un antefatto che può, in qualche modo, spiegarlo: per un certo periodo, a cavallo della prima guerra mondiale, l'Arma del Genio fu la culla di varie attività connesse all'impiego di nuovi mezzi bellici che, acquistando man mano maggiore importanza e sviluppo, originarono successivamente la costituzione di nuove Armi e Servizi, come l'Aviazione, il Servizio chimico, la Motorizzazione e, recentemente, le Trasmissioni.

Questa funzione « incubatrice » che ha avuto in passato l'Arma del Genio non ha più oggi ragione di essere; la tecnica non è più monopolio e nemmeno spiccata caratteristica di questa o quell'Arma e come l'ottocentesca qualifica di « Armi dotte » ha fatto il suo tempo così scomparirà quella di « Arma tecnica ».

Ai nostri giorni, decisa l'adozione di una nuova arma o di un nuovo ritrovato tecnico, non si pensa di dotarne una particolare Arma, più o meno « tecnica », ma si assegna l'una o l'altro a chi se ne deve direttamente servire in relazione al compito affidatogli.

Facciamo mente ai « radar »: è del tutto logico che oggi i radar per l'avvistamento siano alla D.A.T., quelli per il tiro alle batterie c.a. e quelli contromortai ai reparti di fanteria, in quanto sono le esigenze di impiego che devono dettar legge, all'infuori e al disopra di ogni altra considerazione.

(Ciò crea naturalmente dei delicati problemi di carattere addestrativo, ma l'organizzazione addestrativa deve avere la necessaria flessibilità per risolverli).

Nel quadro della specializzazione dei compiti tutti i principali eserciti del mondo sono orientati a distinguere per il Genio, compiti di « combattimento » e compiti di « lavori », con la costituzione di appositi reparti per le due branche.

I reparti genio di combattimento sono investiti dei compiti strettamente connessi con l'impiego armonico e coordinato delle altre Armi cioè

devono realizzare la cooperazione soprattutto nella zona avanzata delle operazioni.

Ai reparti genio lavori sono invece affidati attività e lavori che, pur avendo grande importanza ai fini dell'alimentazione delle operazioni, possono essere considerati di competenza delle Direzioni d'Intendenza.

Purtroppo, da noi, il concetto del Genio « buono a tutto fare », sul campo di battaglia e nelle retrovie, per sbarrare una direttrice di penetrazione con i procedimenti della « guerra di arresto » o fare della manutenzione stradale nelle zone arretrate, per prestare il suo contributo determinante alle operazioni di forzamento di un corso d'acqua o per costruire baraccamenti e magazzini d'intendenza, è ancora oggi molto diffuso.

C'è perfino chi ancora discute sulla separazione del Genio dalle Trasmissioni, già avvenuta di fatto ma, sfortunatamente, senza la sanzione di un provvedimento di carattere organico.

Alla specializzazione dei compiti e alla conseguente distinzione tra reparti di combattimento e reparti di lavoro si giunge anche considerando che, in caso di guerra, alle esigenze « lavori » si può far fronte con reparti costituiti gradualmente per mobilitazione, con personale, ufficiali e truppa, richiamati dal congedo delle classi meno giovani, oppure ricorrendo, con opportuni provvedimenti, all'impiego di mano d'opera civile, debitamente inquadrata.

Il ruolo veramente importante disimpegnato nell'ultimo conflitto dalle organizzazioni con mano d'opera civile, appositamente create per fronteggiare tali esigenze, fa ritenere che in avvenire si ricorrerà su scala sempre maggiore a tali prestazioni.

Ma alle necessità vive del combattimento dovremo provvedere con reparti pronti all'impiego, addestrati in modo spiccato alla cooperazione con le altre Armi ed equipaggiati razionalmente a tale fine.

Questi reparti non si improvvisano poichè è soprattutto l'elevato ed aggiornato grado di addestramento tattico-tecnico dei quadri che ne assicura la idoneità all'impiego sul campo di battaglia.

Risponde oggi l'organizzazione dell'Arma a queste previsioni di impiego ed alle esigenze create dal processo di evoluzione dei concetti di impiego, al quale nessun'Arma può sottrarsi?

Provvedimenti positivi per l'organizzazione dell'Arma, nel quadro delle esigenze esaminate, sono stati indubbiamente presi nella fase di ricostruzione dell'Esercito come:

— la costituzione di reparti di specialità « di combattimento », strettamente connesse alle necessità di cooperazione con le altre Armi e dell'organizzazione della difesa alle frontiere (pionieri d'arresto, pionieri, minatori, pontieri), in proporzione nettamente predominante rispetto ad altre specialità che non hanno tale preminente caratteristica;

— l'adozione dell'organico del battaglione genio pionieri divisionale su 4 compagnie;

— la costituzione dei Comandi Genio divisionali fin dal tempo di pace;

— la separazione di fatto delle Trasmissioni dal Genio,

ma si è pure tenuta in piedi, in omaggio alla tradizione, una organizzazione complessa di carattere territoriale, costituita dalle Direzioni Lavori Genio e dagli Stabilimenti e Depositi da esse dipendenti che, specialmente in relazione alle deficienze di quadri di cui soffre l'Arma, costituisce una pesante remora allo sviluppo di quanto veramente deve interessare il Genio come Arma combattente ed alla utilizzazione razionale dei quadri dell'Arma.

E' stato giustamente detto che le tradizioni quando cessano di essere « molla » diventano « peso » e questo sembra proprio il caso del Servizio Lavori che attualmente trascina una difficile vita e costituisce, insieme a quello del Genio per la Marina, un drenaggio di personale del tutto inaccettabile nella deficitaria situazione di quadri che l'Arma lamenta.

Quando si ha poco da spendere, occorre utilizzare al massimo quel poco che si ha per l'assolvimento del compito più importante e, in proposito, non si dovrebbe dimenticare che, in ultima analisi, un'Arma vale per quello che rende sul campo di battaglia.

Il Servizio Lavori dovrebbe essere organizzato in modo organicamente autonomo e differenziato nettamente dall'Arma intesa come complesso di reparti operanti in stretta cooperazione con le altre Armi.

Ciò non implica la « separazione » del Servizio dell'Arma: anche nell'Esercito U.S.A. il Servizio Lavori fa parte del Genio ma impegna solamente il 4% degli ufficiali.

Una sola branca delle attività di cui si occupano oggi le Direzioni Lavori dovrebbe essere lasciata di competenza dei Comandi Genio di C.A.: quella riguardante i lavori di fortificazione, in quanto strettamente connessa all'esigenza della difesa delle frontiere e alla condotta delle operazioni; a tale scopo dovrebbero essere ricostituite le Sezioni Difesa nell'ambito dei Comandi Genio di Corpo d'Armata.

Nel Servizio potrebbero essere molto opportunamente utilizzati gli ufficiali superiori che non trovano possibilità di carriera nei Quadri dell'Arma, e permanervi anche con prolungati limiti di età, ma dovrebbe essere evitato in modo assoluto la rotazione che attualmente si verifica tra reparti e Direzione Lavori, dimostratasi spesso negativa sia per i reparti sia per gli ufficiali, al traguardo della valutazione per l'avanzamento.

A tali ufficiali dovrebbero essere affidate mansioni direttive, ispettive e di collaudo: tutta la parte esecutiva dovrebbe essere disimpegnata da ingegneri ed assistenti civili, potenziando adeguatamente il ruolo già esistente.

In guerra, il Servizio Lavori così organizzato, troverebbe naturale impiego nell'ambito delle Direzioni del Genio di Intendenza e della O.E.Z.

E.D., sia svolgendo attività in proprio, sia, e sarà il caso più frequente, pilotando l'impiego delle organizzazioni di lavoro con mano d'opera civile.

Appare invece assolutamente indispensabile ed urgente provvedere alla costituzione, meglio alla ricostituzione, del Servizio Tecnico del Genio, per la quale è in corso un provvedimento di legge.

Sulla necessità di tale ricostituzione non vi sono oggi più dubbi: piuttosto sarà bene accennare a due ordini di considerazioni relativi alla fisionomia che dovrà assumere il Servizio nello svolgimento delle sue attività.

Il primo ordine di considerazioni si riferisce alla « specializzazione » che dovrà essere impressa al Servizio.

E' stata già ventilata l'idea di inserire il Servizio Lavori nel Servizio Tecnico, quale branca di quest'ultimo, considerando gli ufficiali addetti al Servizio Lavori quali « specialisti » per i lavori.

La soluzione, allettante sotto l'aspetto organico, presenta gravi inconvenienti funzionali.

Il Servizio Tecnico deve essere caratterizzato da un alto grado di specializzazione in quelle branche della tecnica nel cui ambito devono essere studiati e realizzati materiali, attrezzature e ritrovati tecnici destinati all'impiego sul campo di battaglia o, più generalmente, all'organizzazione della difesa del Paese.

Se questo è il compito, è ovvio il pericolo di snaturare l'organizzazione che deve soddisfarlo con l'inclusione di quadri che si dovrebbero occupare pure di costruzione di caserme, di magazzini, di manutenzione e di pratiche demaniali.

Nè, in pratica, sarebbe possibile tener distinti i due campi di attività e si creerebbe ancora una situazione di confusione di compiti e di basso rendimento dell'organizzazione.

Il secondo ordine di considerazioni si riferisce alle modalità col quale il Servizio dovrà lavorare.

Tenuto conto delle nostre effettive limitate possibilità, l'attività del Servizio dovrà essere orientata, concretamente, alla risoluzione dei problemi tecnici che gli porrà l'Ispettorato dell'Arma, cercando di sfruttare al massimo tutto ciò che presso altri eserciti, nei centri universitari, nelle industrie e nella vita civile può offrire una soluzione di tali problemi, sia per quanto riguarda studi che per quanto riguarda realizzazioni, mantenendo strettissimi contatti, per le necessità di sperimentazioni, con i Comandi e reparti dell'Arma.

Occorre tener presente che oggi gran parte delle attività cui si dedicava in passato il Servizio Tecnico (studi sui materiali, prove di laboratorio, capitolati) sono oggi disimpegnate egregiamente da enti civili o laboratori perfettamente attrezzati a tali scopi; ma non troveremo nessun ente civile o laboratorio disposto a studiarci un nuovo tipo di mina antishock o un ricovero con caratteristiche campali, idoneo ad assicurare la protezione degli effetti dagli scoppi atomici, o un dispositivo per proteggere le cannoniere delle opere di fortificazione dall'onda di scoppio e dalla radiazione nucleare iniziale originata dall'esplosione di un ordigno atomico.

Per questi scopi il Servizio Tecnico deve poter giovarsi dell'opera di un gruppo limitato di ufficiali, di elevata cultura tecnica, specializzati in modo superlativo nei vari settori della tecnica connessi alle realizzazioni che ci interessano, e che, a differenza dei tecnici civili, abbiano una particolare conoscenza dell'ambiente e delle esigenze di impiego che dovranno servire.

Concludendo, le considerazioni esposte inducono a ritenere indispensabili:

— una impostazione dell'organizzazione dell'Arma a carattere « operativo » che attribuisca cioè alle esigenze di combattimento valore determinante e preponderante;

— il potenziamento fin dal tempo di pace, compatibilmente con le disponibilità organiche, dei reparti delle specialità più strettamente connesse alle esigenze del combattimento e della cooperazione, in particolare pionieri e pionieri d'arresto, potenziamento da perseguire sia nel campo organico (costituzione della quarta compagnia di tutti i battaglioni pionieri e non solo in quelli divisionali) sia in quello dell'equipaggiamento;

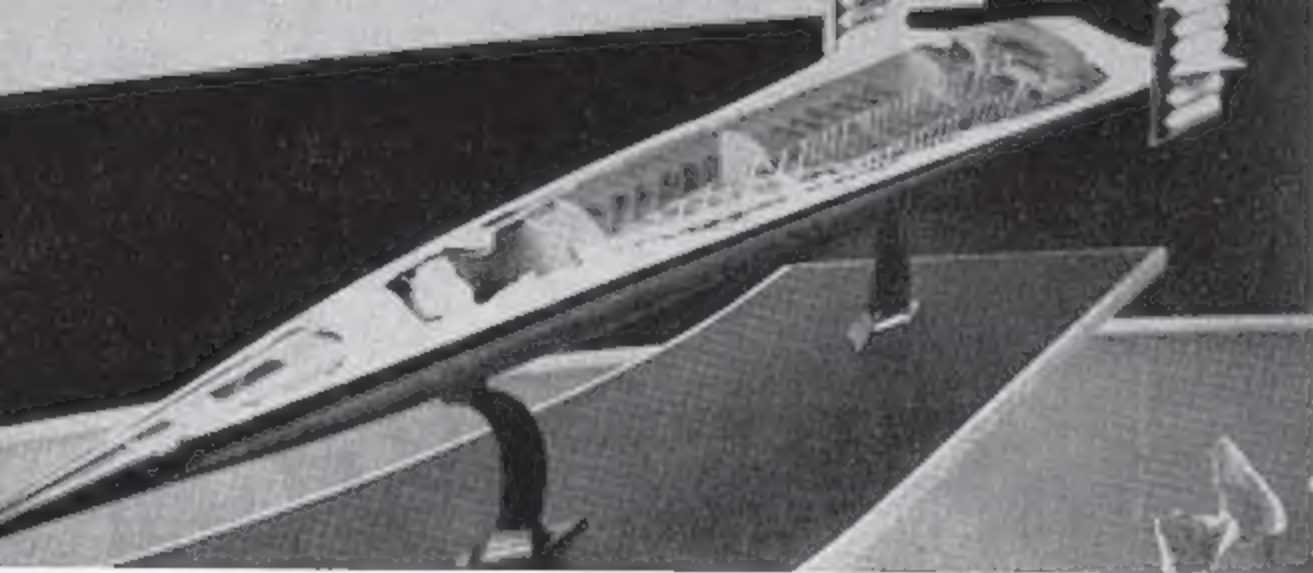
— l'elevamento del livello della cultura professionale tattica e tecnica degli ufficiali di complemento immessi nel servizio permanente e trattenuti in servizio;

— la ricostituzione del Servizio Tecnico del Genio su una base strettamente funzionale, chiamandovi a farne parte ufficiali ingegneri di elevata specializzazione;

— una riorganizzazione « ex novo » del Servizio Lavori e delle Direzioni Genio per la Marina, che si basi nell'apporto di lavoro di ingegneri ed assistenti civili e che consenta il ricupero quasi totale degli ufficiali dell'Arma;

— la separazione di fatto delle Trasmissioni dal Genio, anche nel campo organico, unico provvedimento che può evitare involuzioni nell'utilizzazione del personale nelle due Armi, a scapito del morale e del rendimento.

(La ripartizione degli ufficiali nelle due Armi dovrebbe essere effettuata, non sulla base di aliquote empiriche o riferite ad esigenze future difficilmente concretabili, ma su quella delle effettive esigenze, ponendo fine all'assurda situazione in atto già da alcuni anni per la quale il Genio lamenta deficienze incolmabili e le Trasmissioni sovrabbondanza di ufficiali, specie nei gradi più elevati).

E' ovvio che si tratta di provvedimenti di difficile e laboriosa realizzazione, ma questa abituale ed inutile constatazione non deve impedire di muovere verso la loro attuazione con azione continua e tenace.

AEREI SUPERSONICI IN PROGETTO

↑ Un nuovo SC.1, derivato dal « letto volante » è un gigantesco apparecchio a forma di freccia che dovrebbe trasportare 135 passeggeri da Londra a New York in circa 2 ore e mezzo, volando a 18.000 metri d'altezza alla velocità di 2.700 km all'ora. L'apparecchio avrebbe due gruppi distinti di motori per il sollevamento e la propulsione; sono previsti, infatti, 64 motorini col getto rivolti verso il basso ed altri motori col getto verso il retro.

→
Il « Vickers Swallow », apparecchio supersonico del futuro, è stato progettato secondo principi assolutamente nuovi. Dopo il decollo le ali ruoteranno fino ad assumere una forma a freccia, per ridurre la resistenza aerodinamica durante il volo ad alta velocità. Per il volo a bassa velocità e per l'atterraggio le ali ruoteranno nuovamente in avanti, fino a trovarsi quasi ad angolo retto rispetto alla fusoliera. I motori, montati presso le estremità delle ali, ruoteranno anch'essi per conservare la linea di spinta in avanti, con qualsiasi angolo di freccia delle ali. I motori concorreranno al controllo dell'apparecchio, fungendo ugualmente da timoni, da equilibratori e da alettoni. Gli alettoni veri e propri non sono contemplati nel progetto.

←
Il disegno di un apparecchio di linea che dovrebbe avere una velocità di 3.200 km all'ora. Porterebbe 130 passeggeri; la propulsione sarebbe fornita da una combinazione di statoreattori a « tubo di stufa » e di turboreattori facenti parte inte-

L'IDROVIA PADANA, ARTERIA LOGISTICA PER L'ESERCITO DI CAMPAGNA

Gen. Corrado San Giorgio

Rileggevo, or non è molto tempo, la « Storia delle Compagnie di ventura in Italia » del Ricotti ed aveva fermata l'attenzione su quelle interessanti operazioni svoltesi sul Po nel 1431, durante le quali il Conte di Carmagnola, Capitano Generale della Repubblica Veneta, nella guerra scoppiata fra questa e il Duca Filippo Maria Visconti « affine di valersi ad un tempo del naviglio e dell'esercito, deliberò di indirizzare il primo impeto delle armi sopra Cremona. Adunque, risalita la corrente a ritroso,... si presentò sotto le mura di essa città la flotta della repubblica comandata da Niccolò Trevisano » (1).

Era ammiraglio della flotta viscontea il pavese Eustachio Pasino, che gettò l'ancora « più in su qualche miglio da Cremona... entrambi gli eserciti, entrambe le flotte, come a battaglia imminente si apparecchiarono. Però il vero proposito dei ducali era di riporre in acqua tutto il loro sforzo, ben conoscendo che, liberato il corso del Po, era liberata Cremona » (2).

Il Pasino prese l'offensiva contro il Trevisano e « colla perdita di cinque galeoni perveniva a mettersi tra lui e la sponda, ove giace Cremona ». In tal modo sospingeva la flotta veneta « in bassi fondi che non lasciavano libero il governo alle alte sue galere ». Reagì il Trevisano « incatenando i suoi legni gli uni agli altri, sicchè presentassero contro ai ducali come una continua trincea ».

Il giorno seguente il Pasino riprese l'azione e poichè le sue navi erano « quasi tutte maneggiate da Genovesi, le antiche gelosie tra essi e i Veneziani, e le nuove ingiurie fatte e ricevute sul Mediterraneo, accrescevano da entrambe le parti insieme coll'astio il valore e la disperazione. Alla fine i Visconteschi, superiori per copia di gente e agilità di mosse, ruppero con grande sforzo la colleganza delle navi nemiche » (3) talchè i Veneti furono sconfitti e l'ammiraglio Trevisano, datosi alla fuga, fu condannato a morte in contumacia « per essere stato rotto... in vitupero del dominio, e

(1) Ricotti: « Storia delle Compagnie di ventura in Italia », Torino, Pomba, 1845, vol. III, pag. 29.
(2) Ivi, pag. 30.
(3) Ivi, pagg. 31 e 32.

per non aver fatto il suo dovere; immo vilissime essersi portato; immo perchè andò pregando gli altri che fuggissero via » (1).

Nel 1448, rinnovatasi la guerra tra Veneziani e Lombardi le operazioni navali ripresero sul Po, quando « dopo essersi invano provato a rompere il ponte sul Po custodito dai Milanesi presso Cremona, erasi l'ammiraglio veneto Andrea Quirini ritirato colle sue navi sotto a Casalmaggiore » in uno « stretto posto tra la sponda sinistra del fiume e l'isoletta del Mezzano... Quivi il Quirini gettò l'ancora; e senza indugio legò tra loro le galere, steccò la bocca superiore dello stretto, sol lasciatone quanto spazio bastava al passaggio di una nave, e questo spazio eziandio con forti catene impedì » (2). Egli pensava forse, ricevuti rinforzi, di attaccare il naviglio nemico, comandato da Biagio Assereto, « ancorato più in su ». Ma questi fu più ardito e deciso dell'ammiraglio veneto e « colle galee più leggere svoltava l'isoletta, ed occupando la bocca inferiore dello stretto, chiudeva al Quirini quell'unico varco di salute » (3). Cosicchè « fu allora uno spettacolo di meraviglia alle popolazioni dell'una e dell'altra spiaggia, quello di settanta navi da guerra che piene di macchine, di masserizie e di viveri, rovinavano giù per il Po divampando meravigliosamente fra le tenebre » (3).

E così meditando sul gran fiume d'Italia corso da intere flotte da guerra or sono più che cinque secoli, lo immaginavo anche maestosamente solcato dalle lussuose imbarcazioni di Lucrezia Borgia, duchessa di Ferrara e da quelle della marchesa di Mantova e da quella ancora con la quale il duca Emanuele Filiberto condusse da Venezia in Piemonte il Re Enrico III, fuggito da Varsavia per cingere la Corona di Francia. Ma come spesso accade che in molti libri di storia si apprendono meravigliose notizie sulla vita dei grandi e sul corso delle guerre senza per altro riuscire ad intendere la vita dei popoli e lo sviluppo dei commerci e il progresso della civiltà, così non mi riusciva di immaginare il Po qual realmente fosse quando la guerra sostava e si svolgeva tranquillo proprio quel traffico commerciale per il quale le pugnaci flotte Venete e Lombarde con tanta violenza si scontravano. Nè poteva sopperire alla mia ignoranza confronto alcuno col presente chè ogni volta, traversando il Po in ferrovia o in automobile, lo avevo visto maestoso e terribile, minaccioso e tranquillo, ma sempre inesorabilmente e solennemente deserto.

La Camera di Commercio di Cremona ha pubblicato, or sono pochi anni, un interessante dottissimo studio (4) dal quale vado spigolando rapidamente alcune sintetiche citazioni e notizie.

(1) Ivi, pag. 33.
(2) Ivi, pagg. 127 e 128.
(3) Ivi, pag. 129.
(4) « Inventario dell'Archivio Storico Camerale con un saggio su la mercadandia nella vita Cremonese » a cura di UGO GUALAZZINI (Milano, Giuffrè, 1955).

« Per giustificare lo sviluppo economico di Cremona », antica colonia romana, « bisogna tener conto della posizione della città, posta sulla sponda sinistra del Po... La città, che si protendeva sul Po come un baluardo ergentesi su un promontorio in riva al mare, attirava le merci dall'Adriatico, al quale il grande fiume la unisce... Il Porto padano di Cremona aveva, quindi, alta importanza economica e la città ne trasse vantaggi impensati » (pagg. XIV - XV).

Nell'alto Medio Evo, essendo la città dominata dal « Vescovo - Conte, fiscale e scarsamente sollecito degli interessi spirituali » e che « traeva gran vantaggio dal porto padano », mercatores e negotiatores cremonesi, tentarono addiritturra « di creare un porto differente da quello controllato dal Vescovo » (pag. XVIII).

Ciò sta a dimostrare l'importanza dei traffici che si svolgevano fino al X secolo lungo il corso del fiume.

« La lotta cruda tra Vescovo - Conte e mercanti... trovò una soluzione quasi logica nella collaborazione che seguì tra i due avversari, collaborazione che avviò... alla creazione del comune » (pag. XXII).

Cremona fu molto sensibile al dominio delle vie d'acqua come quando fissò « ad occidente lungo il fiume il suo termine a Castelnuovo Bocca d'Adda, là dove appunto l'Adda si butta in Po. In tal modo le era possibile di controllare il traffico che veniva dalla Valtellina. Nella zona orientale, cioè là dove gli interessi della sua navigazione erano senza dubbio altissimi, essa cercò di spostarsi anche sulla riva destra, nel cuore del territorio reggiano ». E ottenne con diploma imperiale di « navigare liberamente sul Po da Pavia al mare e per tutto il Regno » (pagg. XXXII - XXXIII).

« Il commercio cremonese ebbe un forte impulso dal regime signorile » (pag. XLIX) e nel XIII secolo, « i Cremonesi disponevano anche in gran quantità di navi e barche » il cui nolo « era già un notevole cespite di guadagno e fonte di benessere per la città » (pag. LIX).

« La maggiore via di comunicazione restava sempre il Po. Ecco perchè nel 1274, allo scopo di por fine a dissensi sorti fra le due città, si venne alla stipulazione di un vero e proprio trattato commerciale fra Venezia e Cremona, trattato dal quale si può ben intendere e l'ampiezza dei commerci intrecciati fra i due capoluoghi, e lo sviluppo e l'importanza che essi avevano per tutta l'economia padana. Il Po rappresentava anche una grande arteria nella quale venivano innestandosi vie minori, gli affluenti, dalle quali tuttavia discendeva traffico costante e pregiato » (pag. LXIX).

Precise norme regolavano la condotta dei « vettori per nave (nautae) » affinchè fossero garantite da deterioramento le merci. « Si imponeva che dovesse essere attribuita una responsabilità specifica al padrone della nave per gli eventuali danni arrecati alle merci, specialmente se essa [la navigazione] proseguiva lungo il fiume nelle ore notturne... quando era assolutamente vietata; oppure quando l'incuria del personale navigante durante le intem-

perie... aveva permesso il deterioramento delle cose trasportate » (pagina XCIII).

Durante il Rinascimento, pur con l'alternarsi del dominio di Viscontei e Sforzeschi, di Veneziani e di Francesi « la singolare posizione geografica della città, posta nel lembo meridionale della terra lombarda, sulla sponda sinistra del Po, il fiume che rappresentava non soltanto il grande mezzo di comunicazione fra l'occidente e l'oriente del nord Italia, ma anche un naturale e comprensibile collettore delle comunicazioni e dei commerci del nord e del centro » (pagg. CX - CXI) mantenne a Cremona la sua floridezza commerciale.

Non a caso per discorrer del Po, ho così a lungo riferito il racconto ai casi di Cremona in pace e in guerra.

« Prudenti calcoli hanno fatto ritenere che gli abitanti di Cremona fossero circa 80.000 nel XIII secolo... Non credo di esser molto lontano dal vero se penso essersi mantenuto quel livello anche nel XV secolo » (pagina CXII). Questo solo fatto pone Cremona fra le maggiori città non solo d'Italia ma dell'Europa di quei tempi. Si pensi infatti che la Firenze dei tempi del Savonarola, come ci ricorda il Villari (1), aveva 90.000 abitanti e Napoli, come ricorda Benedetto Croce « sembra che nel tempo angioino non oltrepassasse i 30.000 abitanti, e certo alla fine del Quattrocento ne contava intorno a quarantamila » (2).

Lo splendore di Cremona è indubbiamente dovuto in parte notevole all'abile sfruttamento dell'importante via fluviale di comunicazione costituita dal corso del Po. Tuttavia, non è solo di Cremona che si potrebbe parlare, se si tien presente che « intorno al 1200, la pianura padana era sede della più importante rete fluviale del mondo » e che « tale supremazia mantenne fino al XVI secolo » (3).

Era naturale che numerose potenti città avessero particolare interesse alla navigazione fluviale e prima fra tutte la Serenissima, che « si rese ben presto conto che la possibilità di risalire la pianura padana doveva essere assicurata collegando stabilmente alla sua Laguna la grande dorsale del Po. E vi riuscì, realizzando un sistema di canali che evitarono alla navigazione le insidie del mare, del delta e delle sue foci » (3).

« La navigazione ferrarese » poi « conobbe periodi fiorentissimi, raggiungendo il massimo splendore dal XIII al XV secolo » (3).

Mantova con i suoi Laghi, ebbe il « più antico porto lacuale del nostro Paese » (3). E Milano ebbe « il sistema dei Navigli Milanesi unico nel suo

(1) « La storia di Girolamo Savonarola e dei suoi tempi », Firenze, Le Monnier, 1898, vol. I, pagg. 286.

(2) « Storia del Regno di Napoli », Bari, Laterza, 1931, pagg. 88.

(3) « Navigazione Padana - Vicende, ruolo, sviluppi, prospettive » (a cura della Camera di Commercio di Cremona), pag. 38 e anche « Navigazione Padana - Il Po arteria fondamentale » (a cura della Camera di Commercio di Cremona), pag. 45.

genere... realizzò, Via Ticino e Po, il suo primo collegamento al mare (1) e con la Svizzera attraverso il Lago Maggiore (2).

Nei secoli successivi Cremona decadde. Nel 1660, la sua popolazione era ridotta a poco più di 13.000 abitanti (pag. CXXIX) mentre al principio del XVII secolo Napoli doveva già aver superato i 250.000 abitanti (3).

Ed il Po cominciò, come le città rivierasche di abitanti, a spopolarsi di navi ed a divenire quel fiume, il cui nome vien pronunciato col terrore della sua potenza di distruzione nei periodi di piena.

E' forse significativo che la prima voce levatasi autorevole nei tempi più recenti a ricordare l'importanza della navigazione interna sotto l'aspetto economico e quello militare, sia stata quella di un soldato: il Generale Emilio Mattei. Uomo politico oltrechè soldato, egli dedicava nel 1886 ai suoi elettori del collegio di Venezia, un dotto e documentato volume (4) in cui l'amore per l'argomento, la convinzione della sua importanza non erano soltanto frutto di un caduco entusiasmo, ma basati su dati precisi di carattere scientifico e sull'accurato esame dei dati statistici allora disponibili. La sua lungimiranza, che forse poteva apparire utopia, era tanto giustificata, che vediamo oggi in corso di realizzazione qualche sua previsione. Egli dice ad esempio: « Ma non è solo l'Alta Italia che guadagnerebbe economicamente con questa navigazione. Anche le provincie meridionali se ne avvantaggerebbero. Infatti... il nodo principale della navigazione sarebbe il porto di Venezia; quindi la navigazione interna si può considerare come una continuazione, come un complemento del cabotaggio. Le merci possono essere imbarcate nei porti della Sicilia o in quelli dell'Italia Meridionale, venire per mare a Venezia e diffondersi, mediante la navigazione interna in tutta l'Alta Italia... » (5).

Ebbene, nel discorso pronunciato alla presenza del Capo dello Stato il 2 ottobre 1960 dal prof. ing. Giovanni Padoan in occasione della chiusura dei lavori del convegno per l'idrovia Locarno - Venezia, tenutosi in Cremona, leggiamo: « Entro il corrente anno entreranno in servizio 5 natanti da 1350 tonnellate, fluvio-marittimi, che percorreranno il Po e l'Adriatico, senza trasbordi, sino a Siracusa ».

Il Mattei riteneva probabile che « una volta iniziata, dopo non molto tempo la navigazione [sul Po] si spinga fino a Torino, cioè fino alla città ov'è concentrata la maggior copia dei nostri stabilimenti di produzione mi-

(1) Ivi, pag. 39.

(2) Ivi, pag. 155.

(3) Benedetto Croce: « Materialismo storico ed economia marxistica », Bari, Laterza, 1951, pag. 191.

(4) « La navigazione interna in Italia », Venezia, 1886. Il volume è ricordato nel citato: « Navigazione Padana - Il Po arteria fondamentale », pag. 46.

(5) Ivi, pag. 131.

litare ». Oggi si auspica è vero che la navigazione interna si spinga fino a Torino, attraverso però un complesso di canali che da Cremona giungerebbe a Torino attraverso Milano.

Il Mattei vedeva l'importanza militare della navigazione interna sia sotto l'aspetto logistico sia sotto l'aspetto più strettamente operativo. Nei riguardi di quest'ultimo le considerazioni tattico-strategiche del Mattei hanno ormai perduto di attualità.

Nel primo caso, diceva il Mattei, « all'aprirsi di una campagna, quando si mobilita un esercito, cioè quando tutte le ferrovie sono impegnate prima nel trasportare truppe... cavalli, munizioni, poi successivamente sono occupate per feriti... per trasporto milizie di complemento... prigionieri di guerra, ecc. non sarebbe egli utile di avere un mezzo di comunicazione di più per portare materiali all'Esercito?... » (1) e aggiunge poi: « supposta una guerra alla frontiera nostra orientale, ossia un'invasione del Veneto, non credo di esagerare affermando che un forte materiale per la navigazione interna potrebbe contribuire alla salvezza dell'Italia » (2).

Ma all'inizio della prima guerra mondiale ben poco si era fatto, cosicchè « venne rapidamente data esecuzione al nuovo collegamento del Po a Brondolo, rendendolo transitabile a natanti da 600 tonnellate. In tale nuova via acquea si trasportarono i rifornimenti militari nella misura di 1,7 milioni di tonnellate... » (3).

Il Mattei aveva visto chiaro evidentemente quando ricordava l'utilità di integrare i sistemi di trasporto ferroviari con quelli della navigazione interna. Ma non è quest'ultima un'attività che si possa improvvisare, cosicchè l'apporto della navigazione interna come mezzo di rifornimento dell'Esercito operante, pur apprezzabile, fu tuttavia modesto.

Negli attuali tempi la situazione sta per cambiare ed il Po già sta ricominciando ad assolvere la sua funzione, per secoli gloriosamente sostenuta, di grande via di comunicazione tra occidente ed oriente dell'Italia Settentrionale non solo, ma anche di grande collettore di traffico delle regioni settentrionali e centro-meridionali d'Italia.

Le previsioni di un futuro che potrebbe non essere remoto, vanno ancora più lontano, previsioni che qui trascuro perchè non riguardano direttamente il discorso che sto per fare.

Tolgo notizie e citazioni da un articolo di particolare interesse apparso or sono pochi mesi nella « Rivista Internazionale di Scienze Economiche e Commerciali » (a. 1960, n. 5) (4).

(1) Ivi, pag. 134.
(2) Ivi, pag. 135.
(3) « Navigazione Padana - Il Po arteria fondamentale », citato, pag. 47.
(4) LUIGI SCARSELLI: « L'idrovia padana strumento di sviluppo economico. In difesa del tracciato sud », (Estratto dalla rivista citata).

« Il sistema delle vie navigabili in esercizio comprende:

a) la litoranea veneta e le sue principali diramazioni;

b) la linea Brondolo - Po, dalla laguna di Venezia al fiume;

c) il Po ed i propri affluenti navigabili;

d) i navigli ferraresi;

e) i canali del padovano;

f) i navigli milanesi.

« Poche opere saranno sufficienti per l'inserimento di alcuni di questi complessi in una vera e propria rete omogenea e, al tempo stesso, per garantire loro caratteristiche adeguate ad una navigazione moderna » (pag. 8).

E' da rilevare che la litoranea veneta giunge oggi fino alla foce dell'Isonzo, ma si prevede che presto il capolinea sia portato a Monfalcone. « Da cui l'inserimento del porto di Trieste, destinato così a divenire il capolinea nord - orientale dell'intera rete » (1).

Il Po è oggi navigabile fino a Cremona (i lavori che assicurano la navigazione a natanti da 1.350 tonn. sono nell'ultima fase di esecuzione) e lo sarà presto fino a Piacenza (lavori in corso). I lavori per la creazione del porto interno di Cremona hanno avuto inizio ufficiale il 2 ottobre scorso. Il porto di Mantova, collegato a quello di Venezia via Mincio - Po, ha ricevuto, nel 1957, per la raffineria di petrolio ivi esistente, oltre 300.000 tonn. di greggio (2).

« Tra le opere essenziali al completamento della "dorsale padana" è da comprendersi il canale navigabile Milano - Cremona Po, opera quest'ultima che costituisce, al tempo stesso, la logica integrazione del sistema attuale e la premessa indispensabile alla sua successiva estensione » (pag. 9) (3).

Tale estensione si riferisce al prolungamento della linea fino al Lago Maggiore da una parte, fino a Torino dall'altra e, infine, al collegamento della rete con i porti liguri tramite un canale da Novara ad Acqui ed un sistema di funivie fino ai porti di Genova e di Savona (4).

« Il parco del naviglio di tipo moderno già in servizio o in avanzata

(1) « Navigazione Padana - Vicende ecc. », citato, pag. 49.
(2) Ivi, pag. 57.
(3) Il canale Cremona Milano ebbe inizio di esecuzione dopo la prima guerra mondiale, ma i lavori furono interrotti nel 1922 (vedasi « Navigazione Padana - Il Po arteria fondamentale », pag. 47).
(4) Il programma così progettato può apparire sommamente ambizioso se riferito alle spese che comporterà. In realtà non è così. Il progetto per il canale Milano Cremona - Po (km. 70 circa) prevede una spesa di circa 25 miliardi (SCARSELLI: articolo citato, pag. 11) e quello per il canale da Acqui a nord di Novara una spesa di circa 23 miliardi (« Navigazione Padana - Vicende ecc. », citato, pag. 88).

In sostanza « il costo di una via d'acqua interna di calibro internazionale completamente di nuovo impianto e di esclusiva funzione navigatoria, è dell'ordine di quella di una moderna autostrada » (Ivi, pag. 26).

fase di allestimento, con caratteristiche fluvio-costiere è costituito da 15 unità aventi una capacità di carico complessiva di 12.000 tonn. » (pag. 6). E' chiaro che lo sviluppo del naviglio è legato alle sempre maggiori possibilità di navigazione interna, chè a nessuno verrebbe in mente di costruire automobili se non vi fossero strade. Ma è da portare ad esempio di lungimirante audacia, di entusiasmo, di disinteresse personale e di vero interessamento allo sviluppo economico della Nazione, l'attività di coloro che hanno arrischiato la costruzione di un moderno naviglio fluviale prima ancora che le vie d'acqua fossero organicamente sistemate ed organizzate per una accurata assistenza alla navigazione.

Oggi, quando l'inizio della costruzione del porto interno di Cremona, che dovrà costituire l'imbocco del canale per Milano, già fa sperare che anche la costruzione di detto canale stia per avere esecuzione, un ostacolo pare si debba presentare. E' stata cioè ripresa con rinnovato vigore una annosa polemica tra assertori del canale Milano - Cremona - Po ed assertori di un canale Mincio - Ticino (altrimenti detto « Canale Pedemontano » o « Milano - Brescia - Mincio » o « Idrovia Padana Superiore »), che comporterebbe perciò l'abbandono del Po come via per Milano.

Le spese per la costruzione di quest'ultimo canale sarebbero naturalmente molto superiori a quelle che abbiamo sopra indicato per il canale Milano - Cremona - Po.

Ciascuna delle due parti in causa adduce a conforto della propria tesi molte e valide ragioni, ma qui conviene ricordare che nei canali « sono frequenti le interruzioni della navigazione, per cause varie: messa fuori esercizio di una conca, ostruzioni per incidenti ai natanti in navigazione, danni al canale... Nel 1957, la navigazione sul Naviglio grande fu improvvisamente interrotta, lasciando all'asciutto le barche lungo il canale... per la rottura di un sifone... La sospensione durò oltre un mese; tanto ci volle perchè potesse ridarsi l'acqua alla via navigabile. Su fiumi, mai registrato qualcosa di simile » (1).

E gli esempi potrebbero moltiplicarsi tanto per la nostra modesta rete quanto per quelle molto più vistose straniere. Il miglior principio a cui attenersi appare perciò quello secondo cui « i canali... si sono fatti, si fanno e si faranno sempre nei soli casi che manchino idrovie naturali o per superare le accidentalità esistenti sul loro percorso, ostacolanti la navigazione. Nessun Paese del mondo si è mai offerto il lusso di negligere le possibilità di un fiume, per buttarsi ad alternative artificiali tanto inutili quanto costose » (2). Il che, evidentemente, è come dire che costruire un costoso canale là dove può sopperire il Po, sarebbe andare contro il buonsenso. E così dicendo, riconosco che anch'io tiro l'acqua al mio mulino, ossia al mulino

(1) « Navigazione Padana - Vicende, ecc. », citato, pag. 110.
(2) Ivi, pagg. 112 e 113

degli interessi militari, molto meglio salvaguardati con la navigazione su un fiume che non su un canale. Chè, se in tempi ordinari si possono verificare interruzioni sul tipo di quelle accennate sopra, è facile immaginare quelle che il nemico potrebbe provocare in tempo di guerra. Sotto qualsiasi bombardamento di apocalittica violenza, con esplosivi tradizionali o nucleari, potrà certamente risultare interrotta una via d'acqua artificiale, mentre il Po continuerebbe a solcare maestoso la pianura con olimpica indifferenza. Senza considerare poi le possibilità che il canale offre al sabotaggio. E' sotto codesto aspetto, per certo tutt'altro che trascurabile, che gli organi politici e tecnici della Difesa potrebbero far sentire un'autorevole voce per la decisione della vertenza in senso favorevole al potenziamento della navigazione sul Po.

Comunque sia, una parola veramente equilibrata e comprensiva di tutti gli interessi in gioco (anche quelli militari) è stata testè pronunciata (1) sulla questione, parola che a mio modo di vedere, potrebbe ben essere definitiva: « Dannosa, oltre che illogica, per i reali interessi dello sviluppo della navigazione interna nel nostro Paese, deve essere giudicata la posizione di alternativa fra l'uno e l'altro tracciato... Dannosa, perchè non può detta posizione, non avere contribuito a rinviare il completamento della linea. Illogica, perchè non sembra plausibile un'alternativa fra due opere nettamente differenziate quanto ai loro fini... ». Infatti, mentre il tracciato Po - Cremona - Milano sopperisce all'esigenza di dare « un deciso impulso allo sviluppo industriale » delle regioni attraversate, il tracciato Mincio - Ticino ha soprattutto lo scopo di servire zone che sono già « altamente industrializzate ».

Torna qui acconcio riportare una osservazione di carattere generale, ma che incide anche in ambito militare.

Esempi che si possono trarre sopra tutto dall'esame della dislocazione delle industrie sul territorio di Stati che dispongono di una fitta rete idroviaria, dimostrano che « la via d'acqua interna contribuisce al decentramento delle industrie, non più necessariamente legate ai centri di rifornimento delle materie prime o di consumo » (2). Le stesse « industrie milanesi tendono a portarsi fuori dal nucleo cittadino. In questa fase di decentramento, le possibilità offerte dalla via d'acqua possono essere decisive per la scelta della nuova ubicazione degli impianti » (3). Senza dubbio una simile questione riveste un carattere preminentemente politico-sociale, oltre che economico, ma in modo altrettanto evidente essa si riflette sui problemi della Difesa Civile, così inspiegabilmente trascurata in Italia, per la quale i grandi e pochi agglomerati industriali dovrebbero costituire una terribile spina nel cuore, laddove un sistema industriale distribuito lungo una rete idroviaria

(1) Scarselli, articolo citato, pagg. 11 e 12.
(2) « Navigazione Padana - Vicende, ecc. », citato, pag. 69.
(3) Ivi, pag. 74.

avente uno sviluppo di migliaia di chilometri (1) e non costretto a tener soltanto conto della rete ferroviaria e stradale, potrebbe dare una minore apprensione se non proprio una maggiore tranquillità.

La rete idroviaria, dunque, richiama a sè le industrie, fenomeno facilmente chiarito se si considera che l'idrovia « consente una riduzione nei costi dei trasporti ad 1/3 di quelli classici » (2); fenomeno che anche in Italia si va manifestando a mano a mano che la rete navigabile si va attivando e migliorando e, speriamo, potenziando, come dimostra l'inizio o previsione di industrializzazione in centri, quali Mantova, Cremona, Ferrara, Piacenza, Treviso, Ravenna, Padova ed altri, centri tutti già attestanti o che potranno con relativa facilità attestare alla rete navigabile (3).

Piacenza, che diverrà presto il punto estremo occidentale della navigazione sul Po, dovrà certamente avere un porto, e già si parla della necessità di uno scalo per Parma, e Mantova sente l'esigenza che il suo porto aumenti di potenzialità non fosse che per rifornire di greggio la raffineria di petrolio e altri ancora sono i centri grandi e piccoli che aspirano alla dignità di scali per la navigazione interna, ben consapevole che essa dignità non sarà disgiunta da notevoli vantaggi economici. Si affaccia pertanto un problema non semplice nè di facile soluzione: il coordinamento delle esigenze e delle richieste così da dar vita ad un piano di costruzioni in armonia tanto con le esigenze della dislocazione attuale delle industrie quanto con la necessità di favorire l'industrializzazione in un'ampia parte del territorio nazionale. E' dunque dalla visione unitaria di tutti gli interessi in gioco che può nascere la soluzione del problema, ossia la esatta determinazione degli scali da costruire o da potenziare, evitando il pericolo di impostare indiscriminatamente lavori che potrebbero anche tradursi in spreco del pubblico denaro.

Io credo che fra gli interessi in gioco siano non ultimi quelli della difesa nazionale e non soltanto ai fini dello studio dei sistemi e della predisposizione dei mezzi di difesa diretta dei centri industriali e dei porti; ma anche perchè i centri industriali sono la sorgente della più gran parte dei mezzi di vita e di combattimento per l'esercito operante mentre sempre più importante diverrà la rete idroviaria ai fini dei regolari rifornimenti militari.

La nuova scacchiera di centri industriali che si va creando in relazione allo sviluppo della rete navigabile, e la corrispondente scacchiera di porti

(1) La rete navigabile dell'Italia settentrionale ha uno sviluppo complessivo di 2.117 km. (Scarselli, articolo citato, pag. 8).

(2) Ivi, pag. 13.

(3) Riporto qui un caso caratteristico. Il complesso dei navigli padovani ha uno sviluppo di 15 km. E' stato costruito un canale detto « Direttissima » che collega la rete con Marghera e consentirebbe la navigazione a natanti da 300 tonn. Senonchè il canale è sbarrato alle estremità da ostruzioni in terra la cui rimozione richiederebbe una modesta spesa. L'intera opera, valutata a circa 2 miliardi, è in abbandono. (« Navigazione Padana - Vicende, ecc. », citato, pag. 51).

interni influiranno indubbiamente sugli schieramenti logistici dell'esercito di campagna. Si tratta dunque di imprescindibili interessi militari che debbono valere a fianco di tutti gli altri, nella soluzione del problema di coordinamento cui ho testè accennato. E' ben noto del resto come negli anni che precedettero la prima guerra mondiale proprio le esigenze della mobilitazione imposero tracciati e potenzialità di tronchi e scali ferroviari ai nostri confini nord-orientali. Non è dunque un caso del tutto nuovo quello che si sta ora presentando.

Il potenziamento della rete navigabile italiana porrà al servizio dell'esercito operante non già un nuovo mezzo di trasporto, chè la nostra regolamentazione non ha mai trascurato i trasporti per idrovia, ma un mezzo che da « una funzione limitata e sussidiaria » (1) quale ora può esercitare, sarà in grado di assolvere un compito di primo piano.

La regolamentazione logistica, nel suo doveroso e logico rispetto della effettiva situazione attuale ci dice: « I trasporti per idrovia, di esecuzione lenta, sono condizionati dalla rete navigabile interna e dalla disponibilità di natanti, mezzi di rimorchio, approdi, ecc. » (2).

In poche parole risultano così compendiati pressochè tutti i problemi che vengono oggi agitati con salutare fervore dai sostenitori della navigazione interna; poche parole che costituiscono, si può ben dire, un atto di accusa contro lo stato di abbandono in cui, per varie e magari giustificate ragioni, è stata lasciata in Italia, la navigazione interna.

Converrà compiere un breve esame di quello che ho testè chiamato atto di accusa, e precisamente:

A) L'« esecuzione lenta » dei trasporti per idrovia: essa dipende essenzialmente da due cause insite l'una nella rete navigabile, l'altra nel natante. La prima è dovuta non solo alle condizioni della rete navigabile come opere d'arte più o meno adeguate e più o meno trascurate nella manutenzione, ma anche alla mancanza di organizzazione dell'assistenza alla navigazione (3), che dovrà comprendere un complesso di servizi quali, ad esempio: battelli-officina, battelli-pilota per i tratti di difficile navigazione, rilevamento sistematico di dati relativi allo stato idrometrico dei fiumi e diramazione immediata agli enti interessati alla navigazione, dragaggio, ecc. (4).

Quando tali servizi, oggi allo stato embrionale, avranno avuto un conveniente sviluppo, per questo solo fatto comincerà a smontarsi la lamentata

(1) « Norme generali per l'organizzazione logistica ed il funzionamento dei servizi in guerra », pag. 156.

(2) Ivi.

(3) Ha finora supplito all'esigenza, ma certamente con mezzi inadeguati, la buona volontà degli Uffici del Genio civile (« Navigazione Padana - Vicende, ecc. », citato, pag. 98).

(4) Ivi, pag. 98.

« esecuzione lenta », che sarà del tutto debellata quando disporrà di un ben provvisto parco di natanti moderni e sarà così eliminata la seconda causa. Come ho sopra accennato già si procede su tal via. I natanti moderni che hanno iniziato la navigazione fra Venezia, Mantova e Cremona sono automotori, il che consente una maggiore velocità rispetto ai tradizionali convogli.

Ma un altro elemento è in questo campo di capitale importanza: com'è noto, sulle reti di navigazione interna non è generalmente ammessa la navigazione notturna o comunque in condizioni avverse di visibilità. Al contrario le unità del naviglio fluviale italiano di recente costruzione, tutte fornite di radar, hanno già compiuto percorsi complessivi per centinaia di migliaia di chilometri trasportando centinaia di migliaia di tonnellate di merce (sopra tutto combustibile) « viaggiando non soltanto di giorno, ma anche in piena notte e in piena nebbia » (1).

« All'Italia, ultima scesa in campo », spetta almeno « il primato di servizi regolari continuativi, senza arresti per la notte od avverse condizioni di visibilità. La nostra esperienza in materia ha fatto testo pei primi timidi tentativi sperimentali » svolti su ben più ricche reti straniere (2).

L'importanza dell'innovazione dovuta alla geniale iniziativa italiana, è evidente ai fini dei trasporti militari, che proprio nella notte e in genere nel le avverse condizioni di visibilità trovano l'ambiente più favorevole in tempo di guerra alla loro effettuazione. Una volta assicurata la navigazione continuata di giorno e di notte, la vantata superiorità dei trasporti ferroviari per ragioni di celerità, risulterà del tutto infondata (3).

Verrà allora il momento di rivedere il criterio per ora ancora valido enunciato dalla nostra regolamentazione, secondo cui i trasporti per idrovia « possono essere utilizzati per movimenti non urgenti » (4).

B) I trasporti per idrovia sono condizionati dalla rete navigabile interna: ho accennato sopra a qual dovrà essere, secondo i progetti in parte già varati, in parte ancora allo studio, lo sviluppo generale della rete navigabile italiana. Vi saranno interessati centri importantissimi come Milano e Torino; altri già vi attestano ed altri ancora vi attesteranno, sempre più numerosi; tutti di primario interesse ai fini della produzione bellica.

La rete navigabile dai principali centri industriali dislocati nel cuore del territorio nazionale giungerà all'estremo confine orientale.

Già oggi si giunge da Cremona, lungo il Po e la litoranea veneta, alle foci dell'Isonzo e sarà presto possibile da Piacenza giungere per via d'acqua a Monfalcone e quindi a Trieste.

(1) « Navigazione Padana - Il Po arteria fondamentale », pag. 58.
(2) Ivi, pag. 58; « Navigazione Padana - Vicende, ecc. », citato, pag. 100.
(3) « Navigazione Padana - Il Po arteria fondamentale », pag. 52.
(4) « Norme generali, ecc. », pag. 156.

Le diramazioni della litoranea veneta già oggi si inoltrano nel cuore della pianura.

Per nessuno è un mistero che la zona di schieramento logistico dell'esercito operante copre una profondità, a tergo delle Grandi Unità di prima schiera, dell'ordine delle centinaia di chilometri; è dunque uno schieramento che va ad investirsi in pieno su una rete navigabile, oggi modesta, ma destinata ad un immancabile potenziamento. Ogni impulso dato all'incremento di essa risulterà sempre di specifico interesse militare.

Allo stato attuale della nostra regolamentazione che, ripeto, doverosamente rispecchia una situazione di fatto, i trasporti per via acquea sono esplicitamente previsti solo tra il territorio e la zona più arretrata dello schieramento logistico, mentre essi non sono quasi più ricordati quando si parla di trasporti verso zone più avanzate dello schieramento stesso. E' accennata è vero in forma generica l'esistenza di qualche possibilità di trasporto per via acquea, ma l'accenno pare caduto là per caso ed ha sapore direi quasi retorico. Il vero nerbo dei grandi trasporti è ancora per noi costituito dal treno e dall'autocarro.

C) Continuando nell'esame intrapreso, troviamo detto dalla nostra regolamentazione che i trasporti per idrovia sono condizionati dalla disponibilità di natanti e di mezzi di rimorchio: ho già accennato in fatto di unità moderne, alla situazione attuale; essa va rapidamente migliorando con particolare riguardo alle navi-cisterne. Occorre qui considerare che « un automotore di 600 tonn. di portata utile costa da un quinto ad un sesto di un treno merci (escluso il locomotore) avente la stessa capacità di trasporto ed un terzo di trenta autocarri con rimorchio » (1). E' codesto un dato di particolare rilievo, che da solo dovrebbe spronare a far di tutto perchè si possa presto modificare quel paragrafo della nostra regolamentazione in cui è detto che il trasporto di carburanti « viene effettuato con autocisterne, a mezzo oleodotti campali e, se possibile, con diretto inoltro di treni carburanti... ».

La questione dei rimorchiatori per il traino di convogli va perdendo in certo modo di importanza con l'affermarsi dell'automotore. Tuttavia rimorchiatori moderni sono stati recentemente approntati o sono in corso di allestimento.

D) Per finire questo esame, vediamo ancora l'ultimo elemento citato dalla nostra regolamentazione, quale condizionatore dei trasporti per idrovia: gli approdi. E' argomento che ho già sopra toccato, citando vari centri che dispongono o che presto disporranno o che aspirano a disporre di uno scalo. In realtà i centri interessati sono molto numerosi ed il problema di coordinamento cui ho fatto cenno, qualora adeguatamente risolto, potrà

(1) « Navigazione Padana - Vicende, ecc. », citato, pag. 22.

aprire nuovi orizzonti a chi dovrà rispondere dello schieramento logistico dell'esercito di campagna.

La nostra regolamentazione insiste sulla necessità di realizzare « linee di comunicazione multiple », di predisporre « sistemi multipli di trasporto ». Affermatisi i trasporti ferroviari, automobilistici e in certa misura anche quelli aerei, non resta, per potenziare la voluta molteplicità, che il potenziamento dei trasporti per idrovia, i quali, almeno quando si materializzino nel corso dei fiumi, sono fra tutti i meno vulnerabili. Di qui l'importanza del Po quale arteria fondamentale ai fini militari della navigazione interna italiana.

Fuori di tale potenziamento i suggerimenti della nostra regolamentazione in fatto di « molteplicità » non avrebbero in fondo che sapore accademico. Anche il gen. Mattei, più di settant'anni fa, non vedeva altre alternative.

Aggiungo, con le parole di esperti tecnici assertori della navigazione interna, che « riguardo alla capacità di traffico, quella di una idrovia artificiale è di gran lunga superiore alle analoghe prestazioni della strada e della ferrovia. Sulle idrovie straniere, infatti, la densità di traffico riscontrata è di gran lunga maggiore che sulle strade e sulla ferrovia... per i fiumi, le capacità di traffico sono, in pratica, illimitate... in casi di particolare emergenza, le strade ordinarie e ferrate divengono ben presto insufficienti a smaltire il traffico e, per loro natura, sono facilmente congestionabili. Una idrovia, in pace e in guerra, contribuisce a risolvere problemi di traffico, altrimenti di ben più difficile e precaria soluzione... La via d'acqua interna, dove esiste, esercita un vero e proprio salasso del traffico pesante... » (1).

E le parole citate non sono certo di un militare.

Sono andato qua e là saccheggiando gli studi compiuti da vari tecnici che si dedicano ai problemi della navigazione interna nell'Italia del Nord, perchè ho avuto la fortuna di avere tra le mani le interessanti pubblicazioni che ho via via citato. Ma non ho trovato altro modo per concorrere a formare tra gli ufficiali una sorta di mentalità della navigazione interna ai fini militari, pienamente soddisfatto se taluno vorrà riprendere e veramente studiare e approfondire problemi, la soluzione dei quali non deve trovare assenti i militari.

Molta acqua è passata nell'alveo del Po dal lontano 1886, quando per prima si alzava la voce del generale Mattei ad agitare problemi ancor oggi vivi. Quand'essi verranno risolti un nuovo passo si sarà compiuto sul cammino della civiltà, passo che però or sono vari secoli, i rivieraschi del Po già sapevano muovere.

(1) « Navigazione Padana - Vicende, ecc. », citato, pag. 22.

NUOVA ARMA PER IL FANTE

Un lanciabombe da 40 mm realizzato negli Stati Uniti per dare al fante l'arma più idonea ad agire contro nidi di mitragliatrici, postazioni, gruppi di uomini, nell'intervallo di gittata tra la granata a mano ed il mortaio. L'arma ha la canna di alluminio e pesa kg 2,700

(Foto A.P.)

LA STRATEGIA RIVOLUZIONARIA DI MAO-TSE-TOUNG

Col. F. Schneider

L'organizzazione politica della Cina comunista si presenta come un fedele riflesso della struttura sovietica.

La tremenda macchina Partito - Regime, che rinserra in una morsa inumana tutti i cittadini cinesi, riproduce esattamente lo schema russo.

Tuttavia, in questa Repubblica così simile a quella dei Sovieti, Mao-Tse-Toung costituisce un fenomeno originale. Superando Lenin e Stalin, il capo comunista cinese s'è innalzato al livello di un Alessandro, di un Napoleone. Capo rivoluzionario, come i suoi predecessori russi, egli si è, inoltre, rivelato come un vero e proprio stratega, un tecnico incontestabile della guerra. Con il suo trattato di strategia e tattica ad uso dei generali rivoluzionari, Mao-Tse-Toung entra nel novero dei grandi pensatori militari.

Opera di un teoretico e di un capo di guerra, la sua « Strategia della guerra rivoluzionaria in Cina » è lo specchio fedele dei suoi studi e delle sue gesta. Difatti questo guerriero ha profondamente studiato — da buon comunista s'intende — i grandi autori, Lenin e Marx, ma anche Sun-Tse, che cita quando se ne offre l'occasione, e soprattutto Clausewitz da cui ha tratto la nozione della guerra d'annientamento, la coscienza dell'importanza delle forze morali e del valore, in guerra, di un « motivo ». Ha consultato anche Spengler? La sua tendenza ad abbracciare vasti periodi lo lascia supporre.

La sua dottrina è completa; essa considera non soltanto l'atto bellico ma anche, in quanto uomo, il soldato sia amico che nemico.

Generalità sulla guerra.

In uno stile clausewiziano, Mao-Tse-Toung affronta, in primo luogo, le leggi generali della guerra, della guerra di sempre e di ogni luogo. Queste leggi esistono. Ma, sembra dire Mao-Tse-Toung dopo Clausewitz, se esiste la guerra teorica esiste anche la guerra reale, di cui occorre poter discernere

Nota — Articolo comparso nel numero ottobre 1960 della « Revue de defense nationale ». Traduzione a cura del ten. col. Luigi Salatiello.

le caratteristiche proprie. L'esperienza e le regole della guerra civile russa sarebbero insufficienti, da sole, per condurre una guerra rivoluzionaria in Cina.

In questo stesso paese, peraltro, le operazioni del Nord non sono sempre della medesima natura di quelle della parte Sud. E poi bisogna « fare la guerra alla guerra ». Vi sono, infatti, due specie di guerre: la guerra rivoluzionaria, guerra sacra, e la guerra controrivoluzionaria.

In verità nella storia si osservano periodi di pace, poi periodi di conflitti armati e, di nuovo, ere di pace. Attualmente noi ci troviamo in un'epoca intermedia e in particolare, per la Cina, la guerra rivoluzionaria deve promuovere la pace e con essa l'avvenire del paese.

Enunciate queste generalità, Mao-Tse-Toung passa allo studio della strategia che definisce come « uno studio delle leggi che governano una situazione di guerra globale ». Essa si differenzia dalla tattica « studio delle leggi che governano una situazione di guerra parziale ». E il capo locale deve conoscere « il tutto » per meglio comprendere « la parte »: solo le campagne decisive condizionano l'esito definitivo della guerra.

Ma l'importanza di una campagna o di una delle sue parti deriva dalla situazione concreta: « La scelta della direzione e del punto d'attacco deve basarsi sulla situazione contingente del nemico, sul terreno e sulla forza delle nostre truppe ».

Da cui l'importanza delle informazioni.

« La regola consiste nel concentrare l'attenzione sugli aspetti particolari di una situazione presa nel suo insieme ».

Sviluppando il suo ragionamento, Mao-Tse-Toung parla dei legami fra le differenti azioni del nemico e le nostre, tra l'avanti e l'indietro, fra « il tempo freddo e il tempo caldo, tra la vittoria e le sconfitte, tra le truppe regolari e i guerriglieri... tra il lavoro militare e la politica... ».

In breve il Capo ha bisogno di una visione globale di tutti i problemi e, nel contempo, della loro incidenza particolare sulle circostanze del momento.

Mao-Tse-Toung mette in guardia contro la non rispondenza delle disposizioni alle condizioni del momento e preconizza « l'armonizzazione di ciò che è soggettivo e di ciò che è oggettivo » (per esempio: la scelta del momento per l'intervento delle riserve).

Propugna anche la necessità di sapersi adattare ai cambiamenti di situazione: « Dobbiamo chiedere a ciascuno di diventare un combattente audace e abile, che possiede non solo un coraggio indomito, ma anche la capacità di dominare i cambiamenti... ».

La guerra rivoluzionaria in Cina.

Dopo aver enunciato qualche generalità sulla guerra, Mao-Tse-Toung si occupa più particolarmente della guerra rivoluzionaria in Cina. Siamo in

presenza del caso concreto che illustra le tesi generali dell'autore e, nello stesso tempo, di una guida per i suoi compatrioti.

Innanzi tutto, Mao-Tse-Toung definisce il ruolo del partito comunista cinese che, solo, è in grado di dirigere la lotta. Secondo la sana dottrina sovietica, la massa è anarchica. Compete quindi al partito di mettersi alla testa del popolo, di educarlo, di guidare i combattimenti. Difatti è necessaria non solo una « giusta linea politica marxista » ma anche una « giusta linea militare marxista ».

Riconosciuta l'esigenza della condotta marxista, occorre anche tener conto, in Cina, delle condizioni proprie del paese, caratterizzate dai seguenti fatti:

1° - *Uno sviluppo economico e politico eterogeneo.* Infatti, al momento dell'intervento di Mao-Tse-Toung, la Cina conosceva un'economia capitalista fragile a fianco di una preponderante economia semi-feudale. Inoltre si trattava di un paese semi-coloniale, su cui si esercitavano diversi imperialismi. Ed, infine, la Cina si caratterizzava per le sue grandi dimensioni e le sue immense risorse.

2° - *Un nemico potente,* contro cui l'astuzia e l'intelligenza dovevano compensare l'inferiorità materiale.

3° - *La debolezza dell'Armata « rossa »*, che esigeva una giudiziosa applicazione del principio dell'economia delle forze.

4° - *Il ruolo direttivo del P. C.* e la rivoluzione agraria, in altri termini, il predominio del fattore politico, cioè comunista, che univa in una stessa fede e sottometteva alla medesima disciplina ufficiali e soldati.

Le campagne d'annientamento e le reazioni cinesi.

All'origine dell'azione di Mao-Tse-Toung troviamo la lotta contro le campagne d'annientamento. Il nemico considerava l'Armata rossa come un tutto unico, conformemente alla dottrina dei teoretici degli eserciti regolari della guerra 1914-1918 sul fronte europeo. Cercava dunque di affrontare e distruggere il corpo di battaglia della Cina rossa.

Le forze rivoluzionarie hanno dovuto far fronte a questa minaccia adoperandosi per rompere il fatale accerchiamento. La vittoria rossa fu precisamente il risultato di tali rotture di accerchiamenti strategici e tattici.

In una prima fase lo scenario consisteva generalmente in un'offensiva nemica contro la difensiva rossa, vale a dire in una difensiva rossa contro l'offensiva nemica. In una seconda fase, l'offensiva rossa provocava la difensiva dell'avversario. Ma questo non è che lo schema generale. Spesso, dopo un successo, le forze rivoluzionarie ripiegavano. Giunte in una nuova base, subivano un secondo tentativo d'accerchiamento, ma il « supporto » del paese permetteva loro di resistere nel tempo e nello spazio. Bisognava passare all'attacco soltanto dopo di aver creato le condizioni favorevoli ad un'azione offensiva. La violazione di tale regola si è risolta sempre in un insuccesso.

Ecco cosa dice Mao-Tse-Toung a questo proposito: « Difendersi al fine di attaccare, ritirarsi per poi avanzare, prendere posizioni di fianco allo scopo di creare un fronte, avanzare a zig-zag per andare diritto... ».

Tale è il contegno da adottare sino a quando il rapporto delle forze non sarà invertito. Spetterà allora ai « Rossi » procedere all'accerchiamento dei loro avversari.

Attendendo, bisogna attenersi alla strategia consentita dai mezzi a disposizione. Da cui la necessità di evitare qualsiasi rischio, ma anche qualsiasi immobilismo, vale a dire una difensiva pura e semplice. Al contrario occorre combattere modificando continuamente la dislocazione delle proprie forze. La linea di condotta, per il periodo considerato, deve basarsi su due principi d'azione

— prevedere una strategia di guerra lunga;
— ma intraprendere le campagne con spirito di rapida decisione.

In altri termini, s'impone una strategia di fronti mobili e di guerra manovrata e, come corollario, di retrovie leggere.

Ma l'intera condotta della guerra esige che si metta ordine nella propria casa. E Mao-Tse-Toung preconizza, a tal scopo, la lotta contro il brigantaggio grazie ad una severa disciplina politica, così come l'eliminazione dei « signori della guerra », mediante un'organizzazione democratica nella lotta, entro limiti consentiti da una struttura militare.

Le forme offensive e difensive della guerra

Mao-Tse-Toung, pur studiando nella sua opera, per uno scopo essenzialmente pratico, le condizioni particolari della guerra rivoluzionaria in Cina, eleva costantemente il dibattito rifacendosi ai grandi principi.

Il suo modo di procedere ricorda, rispettando le proporzioni, quello di V. Schlieffen che, discutendo un determinato piano d'operazioni, si rifaceva anch'egli ai grandi principi.

Mao-Tse-Toung tratta, in primo luogo, della *difensiva strategica,* nel cui clima ha dovuto vivere per alcuni anni. « Infatti — egli dice — il primo problema... consisteva nel sapere in qual modo conservare intatte le nostre forze e attendere l'occasione di sconfiggere il nemico. Cosicchè la difensiva strategica era il problema più complicato e di maggiore importanza che si poneva all'Armata rossa ».

Ma difensiva non significa inazione. Solo la difesa attiva, consistente nel difendersi per poi contrattaccare e avanzare, conduce al successo.

S'intende che Mao-Tse-Toung ammette che paesi imperialisti (Giappone o Germania hitleriana) propugnino l'offensiva strategica. Ma lo stesso non è ammissibile per i comunisti cinesi, all'inizio della loro lotta. Anche in

Russia i sovietici, attaccati da nemici forti per numero e per mezzi, hanno dovuto sconfiggerli in una guerra difensiva.

Ammesso nel caso della Cina comunista il principio della difensiva iniziale, quali sono le condizioni favorevoli necessarie affinchè essa sia coronata dal successo? Occorre il supporto della maggioranza della popolazione, che è opportuno stimolare contro « l'operazione e l'aggressione ». E Mao-Tse-Toung afferma che una guerra di difesa strategica deve guadagnare gli strati più retrogradi delle masse e gettarli nella lotta.

Come preparare il contrattacco contro un accerchiamento d'annientamento?

Tale contrattacco deve essere previsto ma occorre lanciarlo con cognizione di causa al momento opportuno. Da cui, per non far cadere nel vuoto l'operazione, la necessità d'informazioni.

L'organizzazione del contrattacco, da svolgere in modo scientifico, comprende le seguenti fasi successive:

— preparativi della ritirata;
— mobilitazione politica del paese;
— sviluppo dell'Armata rossa;
— fase logistica: finanziamento e rifornimenti;
— controllo degli elementi ostili.

Alcune di queste fasi possono essere perseguite parallelamente. L'elemento più importante è la mobilitazione politica del paese e della truppa, i quali devono essere chiaramente orientati sull'offensiva nemica e « montati » contro di essa.

La sorveglianza degli elementi ostili non deve tradursi all'inizio, in misure preventive troppo rilevanti. Qualora, fronteggiando l'invasione, ci si assicura almeno la neutralità dei ricchi proprietari, commercianti e terrieri, le cose risulteranno facilitate almeno in un primo tempo. Infatti le masse potranno sempre sorvegliare i ricchi.

La ritirata strategica.

A questo proposito Mao-Tse-Toung ci fornisce una definizione quanto mai classica: « Un movimento strategico calcolato, effettuato da un esercito alle prese con forze superiori che non può... battere immediatamente ». S'intende che si ricorre alla ritirata strategica al solo scopo di preservare le proprie forze che devono sconfiggere il nemico quando il momento sarà venuto.

Mao-Tse-Toung adopera l'immagine, diventata usuale, del boxeur che schiva il suo avversario per meglio attaccarlo. A titolo di esempio storico cita il caso della vittoria, nell'anno 684 a. C. del duca di Lou sulle truppe di Tche. In questa battaglia di un piccolo Stato contro un grande, Mao-Tse-Toung distingue tre fasi:

— preparazione politica della battaglia nell'intento di dare fiducia al popolo;
— scelta di un terreno favorevole alla controffensiva: Tchangso;
— scelta del momento: allorchè il morale del nemico è giunto al punto più basso e quello delle truppe amiche al più alto;
inizio dello sfruttamento del successo e dell'inseguimento quando il disordine regna nel campo avversario.

Un altro esempio storico citato da Mao-Tse-Toung è quello della campagna di Russia di Napoleone.

Là ancora ritroviamo ancora le diverse fasi del caso precedente. Il Comando russo ebbe la saggezza di non dare la battaglia che dopo avere abbandonata e incendiata Mosca. Napoleone, ridotto alla fame e costretto a ritirarsi, s'espose alla controffensiva che si risolse per lui in uno dei memorabili rovesci della storia.

Mao-Tse-Toung cita anche la ritirata della Marna nel 1914 che costituì, secondo lui, una delle più notevoli campagne moderne.

Altro esempio tratto dalla guerra 1914-18: la ritirata dei tedeschi in Prussia, seguita dalla vittoria di Tannemberg.

La regola dei sedici morti.

Passando alla propria storia, Mao-Tse-Toung studia le sue campagne a partire dal 1927. Fin dall'inizio egli applica « il principio semplice ma fondamentale della guerriglia ».

Tale principio si esprime (in cinese) in sedici parole: « Il nemico avanza, noi battiamo in ritirata; egli si chiude in difesa, noi lo logoriamo; egli è sfinito, noi lo attacchiamo; egli si ritira, noi lo inseguiamo ».

Questa regola fu adottata dal partito comunista cinese e perfezionata in seguito. L'Armata rossa l'applicò con successo sin dalla prima campagna di accerchiamento e di annientamento lanciata dal nemico.

Dopo essere stata messa a punto, fu osservata anche nelle campagne successive. Ma nel 1932 talune critiche furono mosse contro questa strategia, tacciata di forma deteriore di guerriglia. E si disse che, mutata la situazione, non conveniva più abbandonare terreno al nemico ma che al contrario, bisognava sconfiggere quest'ultimo nel suo paese o, tutt'al più, alla frontiera grazie al nuovo esercito regolare. Fu il momento della teoria dell'« attacco su tutti i fronti », della « conquista delle grandi città », della guerra d'annientamento imposta all'avversario, guerra di lunga durata, basata su solide retrovie.

Mao-Tse-Toung non risparmia le sue critiche a tale concezione che taccia d'« isterismo rivoluzionario » frutto dell'impazienza di spiriti piccolo-borghesi, da lui qualificata come anti marxista. E ricorda che, secondo la strategia del mondo moderno, la difesa strategica evita all'inizio una deci-

sione sfavorevole e permette di sferrare il combattimento decisivo, quando sono state realizzate le condizioni propizie al successo.

Queste secondo Mao-Tse-Toung sono le seguenti:

1 · una *popolazione* favorevole all'Armata rossa;
2 · un *terreno* adatto alle operazioni;
3° · il *concentramento* della massa delle forze rosse;
4 · l'*individuazione dei punti deboli* del nemico;
5 · un *nemico sfinito* e demoralizzato;
6° · un *nemico « smontato »* al punto di commettere errori.

Di questi fattori, il primo (appoggio della popolazione) è il più importante. Esso contribuisce alla realizzazione degli ultimi tre. Infatti allorchè l'« Armata rossa », dinanzi ad un'offensiva in grande stile, si ritira, essa ripiega sempre in un paese sotto controllo comunista. E sempre, nel corso delle prime tre campagne, sceglie come traguardo della sua ritirata paesi sottoposti alla sua autorità politica. Da parte sua, l'avversario, immerso in un ambiente ostile, è costretto ad adottare una tattica di campi fortificati.

Peraltro l'esercito in ritirata ha il grande vantaggio di poter scegliere il suo terreno (fattore n. 2) e di imporlo al nemico. S'intende che questa condizione deve essere completata con l'appoggio del paese e la vulnerabilità dell'avversario.

Il terzo fattore necessario alla vittoria è il concentramento delle truppe d'attacco. A tal scopo, l'« Armata rossa » ricorre alla *« ritirata centripeta »*, peraltro con direzione variabile secondo le circostanze.

La *messa a nudo dei punti deboli dell'avversario* deve rappresentare la conseguenza di una lunga azione.

Finchè il nemico è forte bisogna attirarlo in profondità nel proprio territorio e infliggergli prove capaci d'intaccarne il potenziale. A tal proposito Mao-Tse-Toung cita le parole del Capo di S. M. di una Brigata di Tchang-Kai-Chek: « il grasso è consumato e i magri sono morti ».

In definitiva è il nemico colui che s'indebolirà di più. Sun-Tse diceva già: « Bisogna evitare i colpi dell'avversario e colpirlo quando, provato, si ritira ».

L'ultima delle condizioni fissate da Mao-Tse-Toung è la *ricerca degli errori commessi dal nemico*. Questi a lungo andare finirà sempre con il commetterne.

Tali sono i fattori della decisione, di fronte a un nemico inizialmente superiore.

Naturalmente non sempre sarà possibile soddisfare tutte le condizioni elencate; spetta al Comando fare la scelta, assumere la responsabilità. Ma è sempre vantaggioso arrestare la ritirata in territorio controllato.

Mao-Tse-Toung insiste a più riprese su questo punto e respinge le argomentazioni contrarie alla cessione di vaste porzioni di spazio.

Non bisogna esitare ad accettare tale sacrificio perchè — egli dice — la perdita non può essere evitata che con la perdita e, se al termine della manovra ci aspetta la vittoria, il baratto sarà vantaggioso. Egli paragona la cessione temporanea di terreno alla perdita di tempo utile rappresentata da un sonno ristoratore delle forze umane.

Ma, ammesso il principio della ritirata, l'elemento fondamentale è costituito dalla scelta del momento opportuno per darvi corso. Una ritirata tardiva può essere disastrosa e provocare più danni di una sua prematura esecuzione.

Non bisogna trascurare un elemento di natura psicologica: la difficoltà di convincere i quadri. Per la verità questi con l'esperienza si adattano meglio alla strategia del baratto di spazio contro tempo.

Resta comunque, come abbiamo già visto, che tale linea di condotta non è che una premessa all'offensiva che, sottoforma in questo caso di controffensiva strategica, può, sola, conseguire la vittoria.

La controffensiva strategica

Come è stato già detto, Mao-Tse-Toung ritiene che la controffensiva strategica ha bisogno di due condizioni essenziali:

- una situazione amica favorevole;
— una situazione nemica sfavorevole.

Ma questi due fattori non bastano a strappare la vittoria. Occorre, inoltre, un'azione decisiva da condurre con carattere di continuità. La vittoria è il risultato di un seguito incessante di atti a cui il nemico cerca di sottrarsi.

La decisione della controffensiva strategica pone al Comando, in ordine di tempo, i seguenti problemi:

— determinazione dell'inizio dell'operazione;
— concentramento delle truppe;
— manovra controffensiva propriamente detta;
— sviluppo della campagna decisiva e condotta della guerra di annientamento per pervenire sull'intero teatro di operazioni alla vittoria totale e strategica.

Proseguendo il suo studio sulla controffensiva, Mao-Tse-Toung riprende talune argomentazioni in certo qual modo classiche, dichiarando soprattutto che la controffensiva è un'offensiva, che si distingue da questa soltanto per essere eseguita contro un nemico in atteggiamento generale offensivo.

I problemi iniziali della controffensiva

Sono quelli relativi all'azione iniziale. Mao-Tse-Toung esamina questo problema sotto forma di casi concreti tratti dalle sue prime cinque campagne.

Nella prima, il nemico disponeva di 100.000 uomini, contro appena 40.000 dell'Armata rossa cinese.

Il piano di manovra adottato da Mao-Tse-Toung in tale situazione ricorda talune guerre napoleoniche.

Il ragionamento di base è il seguente:

— separazione, in due tronconi, mediante una rottura, delle forze nemiche;

— azione sulle retrovie mediante una Divisione rossa.

Il concetto d'azione deriva, in linea logica, dalle suddette coisiderazioni e rappresenta una notevole applicazione del principio dell'economia delle forze:

— dare battaglia alla massa principale (cattura del grosso, comandante compreso);

— inseguimento e distruzione di una aliquota delle forze avversarie il che avrà, come risultato, il ripiegamento delle altre forze.

Analogamente, nel corso della seconda campagna, vediamo l'Armata rossa spingersi, come un cuneo, tra due masse nemiche. In verità, l'operazione era facilitata dall'appoggio delle popolazioni in una regione sotto controllo comunista, mentre nel campo nemico la mancanza d'unità costituiva un innegabile elemento di debolezza.

Nel corso della terza campagna, in cui 300.000 uomini di Tchang-Kai-Chek affrontavano meno di 30.000 uomini provati di Mao-Tse-Toung, quest'ultimo applicò in modo degno d'interesse i principi da lui propugnati.

Il concetto d'azione del suo avversario prevedeva di penetrare nel cuore del paese sotto controllo comunista, di addossare l'Armata rossa al fiume Kan e di annientarla. Mao-Tse-Toung ruppe l'accerchiamento minacciando le linee di comunicazione di Tchang-Kai-Chek, creandogli difficoltà in territorio sotto controllo rosso e, dopo aver imposto numerosi combattimenti isolati ad un nemico ormai stanco, lo costrinse, infine, a ritirarsi non senza averlo duramente attaccato (distruzione di una Divisione e di una Brigata).

Durante la quarta campagna, Mao-Tse-Toung, agendo contro un nemico che avanzava su tre colonne, battè separatamente i diversi elementi avversari con sapienti manovre degne della campagna d'Italia del 1796-97.

Per la quinta campagna l'avversario aveva adottata la nuova strategia dei campi fortificati. L'Armata rossa tentò di fermarlo al di là dei territori sotto controllo comunista. Poi intraprese numerosi tentativi per battere le forze principali e impadronirsi dei campi fortificati. Ma il risultato fu un insuccesso.

Dall'esame di tali fatti Mao-Tse-Toung trae la conclusione che quando l'Armata rossa è sulla difensiva, la prima battaglia ha conseguenze considerevoli. E' necessaria la vittoria decisiva. Se questa non è garantita, è preferibile ritirarsi e aspettare che si disegni l'occasione favorevole per una manovra decisiva.

Anche quando si può guadagnare la prima battaglia, dice Mao-Tse-Toung, « se questa vittoria non solo non giova, ma nuoce a tutta la campagna, in tal caso la vittoria non può essere considerata che come una sconfitta ». In altri termini una vittoria tattica è utile solo in quanto contribuisce al successo della manovra strategica relativa all'intera campagna.

« Bisogna quindi fare attenzione alla successiva fase strategica della guerra ». E Mao-Tse-Toung considera cattivo stratega colui che, preoccupandosi unicamente della controffensiva, trascura le disposizioni da prendere allorchè essa si sarà risolta sia in un successo, sia in un insuccesso. Ciò che conta è la manovra strategica da cui deve nascere la vittoria decisiva.

Il problema del concentramento delle truppe.

Per quanto complicata, per quanto critica sembri la situazione, il Capo deve preservare costantemente l'indipendenza di spirito necessaria per garantire il dispositivo delle proprie truppe. Bisogna sempre tendere, anche se si è temporaneamente costretti ad un atteggiamento difensivo, a riprendere l'iniziativa e a conservare la libertà di manovra.

A tale scopo, è essenziale tenere alla mano e ammassare la maggior quantità possibile di forze. E' questa la condizione fondamentale di una guerra di manovra mirante all'annientamento del nemico. Senza il preventivo concentramento delle forze, è impossibile rovesciare la situazione. Soltanto esso permette di invertire la posizione relativa dei due contendenti.

Mentre inizialmente l'avversario era l'attaccante, bisogna ora che noi stessi passiamo all'offensiva e costringiamo il nemico alla ritirata. La riunione delle forze permette, per l'appunto, il rovesciamento della situazione. Segna la fine di una ritirata, tendente alla costituzione di una massa di manovra e la cui conclusione immediata è la controffensiva, fase transitoria fra la difensiva strategica e l'offensiva strategica.

Il raggruppamento delle forze è destinato, inoltre, a invertire la situazione delle linee interne ed esterne. Infatti allorchè una forza manovra in ritirata per linee interne è sottoposta ad un pesante « handicap », in quanto normalmente tale atteggiamento conduce al suo accerchiamento. Occorre, quindi (è il caso dell'Armata rossa cinese) assolutamente rovesciare la situazione trasformando l'accerchiamento strategico voluto dal nemico in una serie d'accerchiamenti tattici a lui imposti. In altri termini l'avversario, che gode della superiorità strategica e avanza in colonne convergenti, deve subire in una serie di piccoli combattimenti la nostra superiorità tattica.

Mao-Tse-Toung si scaglia contro lo « slogan »: « Colpire su tutta la estensione del fronte ». Egli sostiene che questa teoria altro non è che « egualitarismo militare, fratello gemello dell'azzardo ». Tanto tale criterio d'ordine politico è opportuno nel corso di un'avanzata rivoluzionaria, tanto esso è falso dal punto di vista militare. E Mao-Tse-Toung afferma che in ogni

momento è sempre necessaria una sola direzione principale delle operazioni sia per 10.000 uomini come per un esercito di 10.000.000. E cita l'esempio della Germania che, nel 1914 commise l'errore di prelevare forze dal fronte occidentale a vantaggio di quello della Prussia Orientale allo scopo di agire anche su questa nuova direzione.

Al contrario, la debole Armata rossa cinese ha potuto sconfiggere in tempi successivi un potente nemico, ricorrendo alla concentrazione delle forze: « La nostra strategia è "uno contro dieci", mentre la nostra tattica è "dieci contro uno" ».

Per avere trasgredito questo principio e volendo applicare « l'egualitarismo militare » combattuto da Mao-Tse-Toung, l'Armata rossa cinese subì uno smacco nel 1934, durante la quinta campagna d'accerchiamento, come si è ricordato in precedenza.

In verità, il concentramento delle forze rosse era completato dalla guerriglia. La strategia di Mao-Tse-Toung consisteva in tal modo nella combinazione dell'azione di un esercito regolare e di quella della « nazione armata » incaricata di seminare con le sue imprese il panico nel campo avversario.

Peraltro, talune operazioni secondarie erano svolte da aliquote dell'Armata rossa, le cui forze non erano tutte e sempre concentrate. Ma la concentrazione veniva realizzata sui campi di battaglia (il 30 febbraio 1930: una massa di 40.000 uomini per battere i 9.000 di Tchang-Houi-Tchan).

Guerra di manovra o guerra di posizione?

A questa domanda Mao-Tse-Toung risponde in modo inequivocabile: « guerra di manovra ».

Per effetto della superiorità numerica del nemico, le operazioni erano caratterizzate indiscutibilmente dall'assenza di fronte fisso. Sebbene la direzione principale delle linee operative fosse sempre la stessa, le linee secondarie cambiavano continuamente, ogni qualvolta si presentavano ostacoli su una di esse. Tale modifica comportava un rimaneggiamento del territorio sotto controllo comunista. In tal modo la mobilità diventava il carattere essenziale delle operazioni e rendeva inafferrabile gli elementi rossi.

Questa fluidità permetteva anche azioni positive comuniste: « I nostri piani cambiano così frequentemente e regolarmente che i nostri pasti quotidiani », mediante un adattamento continuo della manovra alle condizioni del momento.

La strategia di Mao-Tse-Toung e il suo strumento sono quindi eminentemente variabili. In un primo tempo l'elemento « guerriglia » è di grande importanza. Ma si tratta soltanto di una misura transitoria, poichè lo scopo dei dirigenti comunisti è, al contrario, un esercito regolare, forte, superiore a quello del nemico. La cosa non è nuova; fu anche il carattere distintivo

dell'esercito sovietico. In tempi più vicini a noi è stato lo scopo delle forze rivoluzionarie di Markos che, peraltro, avendo voluto operare prematuramente come esercito regolare, sono state sopraffatte dalle forze nazionali greche. Quanto qui si osserva è talmente vero che, a parità di altre condizioni (capacità dei Capi soprattutto), fra due eserciti regolari è il più numeroso che deve prevalere.

Mao-Tse-Toung insiste volentieri sul periodo di transizione verso la regolarità. Indesiderabile nell'avvenire, egli dice, la guerriglia è necessaria finchè la superiorità numerica del nemico rende incerta la vittoria. Infatti, nella situazione in cui si trovava l'Armata rossa cinese era necessario tergiversare, battere in ritirata, logorare il nemico con i procedimenti della guerriglia, prima di poter creare con un atto decisivo condizioni favorevoli.

Tuttavia, questo periodo di fluttuazione permetteva una strategia coordinata, per la quale Mao-Tse-Toung aveva messo chiaramente in luce numerosi principi d'azione.

1° - Quando le forze nemiche sono superiori, è sconsigliabile combatterle.

2° - Se le forze nemiche direttamente contrapposte non sono notevoli, è possibile che esse siano vicine ad altre forze più importanti; anche in questo caso è preferibile non affrontarle.

3° - E' egualmente controindicato attaccare forze nemiche organizzate a difesa su posizioni forti.

4° - In ogni modo è opportuno disimpegnarsi da un combattimento che non abbia probabilità di successo.

Bisogna sempre essere pronti a battere in ritirata.

La guerra condotta dall'Armata rossa cinese diventava in queste condizioni essenzialmente una guerra di manovra. Il che non escludeva affatto la guerra di posizione. Al contrario, Mao-Tse-Toung preconizza la difesa accanita delle basi di resistenza nel quadro di una difesa strategica.

Analogamente egli ammette, in caso di offensiva strategica, azioni statiche locali.

Apprezzamenti complessivi sulla guerriglia

Mao-Tse-Toung parla volentieri di « guerriglia » in senso peggiorativo. La guerriglia è da lui considerata come una forma d'azione secondaria, benchè necessaria in un determinato stadio d'organizzazione. Egli le rimprovera la sua irregolarità, la mancanza di concentrazione, d'unità, di disciplina. Riconosce in essa gli aspetti dell'infanzia dell'Armata rossa cinese, inevitabili all'inizio, ma da eliminare con il migliorare dell'organizzazione delle forze armate. Non appena si costituisce un vero e proprio Comando di campagna è necessario, raggiunto questo stadio superiore, ridurre progressi-

vamente il ruolo della guerriglia. La direzione delle operazioni diventerà allora sempre più stabile e coordinata. La guerra di posizione, grazie ai mezzi più cospicui e all'accentramento del comando, potrà essere organizzata scientificamente. Per contro il carattere dinamico della guerra si attenuerà e persino si affievolirà la fluidità attraverso i territori sotto controllo comunista.

A quest'ultimo stadio, la situazione sarà completamente capovolta, in quanto la superiorità apparterrà ormai al campo comunista. « Il cammino verso la forza è un cammino verso la regolarità ». E' questa una regola generale che giustamente Mao-Tse-Toung sottolinea e che si è realizzata in tutti i paesi rivoluzionari attuali: URSS, Cina, Jugoslavia.

La ricerca di una rapida decisione

Secondo Mao-Tse-Toung non vi è incompatibilità tra una guerra di lunga durata e una campagna, e persino una battaglia, a rapido corso. In particolare nella Cina rossa semi-coloniale, il nemico era rappresentato tanto dall'azione combinata di numerose potenze imperialiste quanto dall'azione dei controrivoluzionari interni. In tali condizioni bisognava ricorrere ad una strategia a lunga scadenza nell'intento di rafforzare innanzi tutto il regime. Ma, nel quadro di questa guerra a lungo respiro, era possibile inserire campagne o battaglie aventi come obiettivo una rapida decisione. Era tanto più necessario in quanto conveniva battere, valendosi della superiorità temporanea e locale, taluni elementi nemici prima che si riunissero con altre forze, la cui presenza avrebbe rovesciato il rapporto di potenza dei due avversari. Siffatte azioni rapide richiedono condizioni particolari:

— preparazione minuziosa dell'atto offensivo;
— scelta del momento opportuno per l'attacco;
— riunione di una forza localmente superiore a quella nemica;
— messa a punto del dispositivo d'accerchiamento;
— possibilmente, attacco di nemico in movimento o sistemato su una posizione debole.

Infine, e sebbene l'azione debba essere condotta arditamente, occorre non cedere all'impazienza intempestiva.

Guerra di usura o guerra di annientamento?

Mao-Tse-Toung pone la domanda a proposito della Cina rossa e risponde categoricamente che una guerra d'usura non è opportuna per l'esercito rivoluzionario. Al contrario per quest'ultimo che, non possedendo nulla deve strappare tutto al nemico, la guerra d'annientamento è una imperiosa necessità. Adottando una guerra d'usura, le forze comuniste si logorerebbero, mentre la distruzione dell'avversario fornirà loro « le nuove risorse d'una parte della produzione degli arsenali di Londra... che ci sarà consegnata dai depositi nemici ».

Mao-Tse-Toung, che conosce bene la storia contemporanea, non manca di evocare il periodo 1914-18 e ammonisce contro la tentazione di imitare questa spettacolare guerra d'usura, la cui adozione in Cina sarebbe stata disastrosa per l'Esercito rosso cinese.

Conclusioni sulla dottrina di Mao-Tse-Toung.

L'impressione generale che lascia lo studio della strategia di Mao-Tse-Toung è che questo teoretico, che è nello stesso tempo Capo di Stato e Comandante in Capo, ha ammirevolmente adattato alle condizioni del suo paese e del suo tempo principi considerati ormai come classici dai grandi autori militari della storia.

Le sue considerazioni sulla guerra in generale, che egli colloca nel relativo quadro politico; le sue osservazioni sulle azioni offensive e difensive, tanto sul piano strategico quanto sul piano della semplice tattica, si ricollegano a quelle di un Sun-Tse o di un Clausewitz. Studiando le campagne moderne, sia che si tratti della ritirata di Russia, o della battaglia della Marna, o della guerra di usura del 1914-18, egli ha avuto il merito di distinguere ogni volta gli aspetti particolari dai caratteri generali della guerra di sempre.

Non solo egli ha avuto il raro privilegio di interessarsi di teoria e di azione, di preparare quest'ultima e, dopo, di fornirci in certo qual modo la critica di se stesso, ma egli è stato nel suo paese Capo assoluto, politico e militare. Nella sua persona si fondevano la direzione dello Stato, la definizione della politica di difesa nazionale e la condotta delle operazioni militari. Egli è, senza dubbio, l'unico uomo di Stato moderno che abbia personalmente condotto con cognizione di causa e vinto, sia sul piano della politica generale come nel campo della tecnica militare, la guerra assoluta che Clausewitz ha potuto soltanto intravedere in uno sforzo di astrazione.

Ma il tratto dominante della scienza militare e politica di Mao-Tse-Toung è la sua straordinaria facoltà di adattamento alle condizioni del momento, la sua abilità a maneggiare sia l'induzione che la deduzione, la sintesi come l'analisi, risalendo sempre dai perenni principi della guerra di sempre alle circostanze locali e temporanee e, inversamente, raggiungendo le grandi leggi a partire da un episodio concreto, vissuto.

Pensatore e organizzatore, cerca di forgiare continuamente sia lo strumento della sua dottrina, sia una dottrina rispondente ai suoi mezzi, presenti o futuri.

Lungi dal presentarci un sistema coerente ma rigido, egli pensa e lavora in un continuo divenire. In pieno periodo insurrezionale, allorchè il

suo movimento vive soltanto grazie ad azioni clandestine di sabotaggio e di disturbo contro un nemico superiore in numero, quest'uomo di studio e di azione pensa già alla guerra futura che si propone di condurre più tardi con un esercito regolare.

La toccante nascita o rinascita di una nazione e di un esercito non può lasciare indifferente il lettore, anche se filosoficamente e politicamente agli antipodi di Mao-Tse Toung la cui opera racchiude, in dimensioni tuttavia ridotte, una pienezza di pensiero e un afflato umano raramente raggiunti.

STATI UNITI

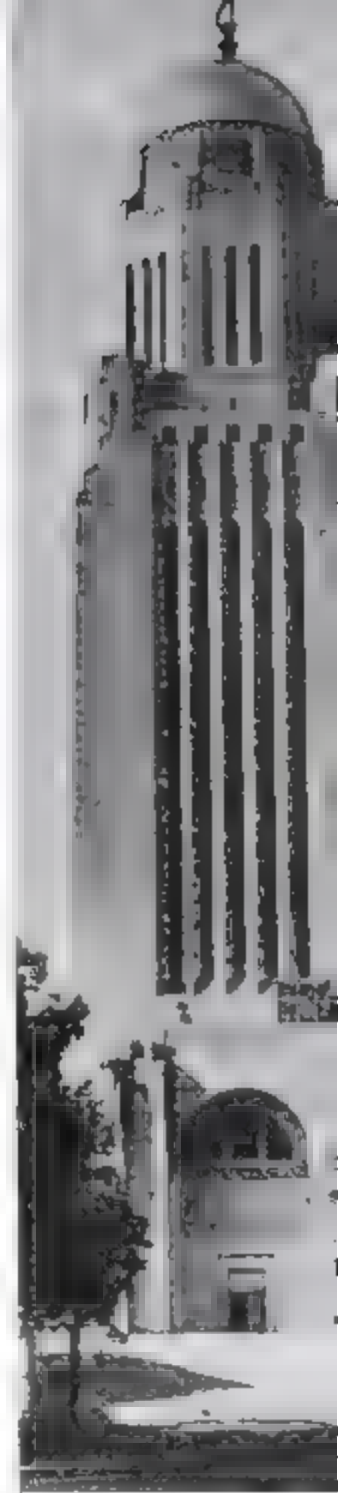
NEBRASKA E KANSAS

G. L. Bernucci

La grande torre del pa-lazzo del Governo a Lin-coln nel Nebraska.

Il problema di reinserire gli ex combattenti, dopo gli anni di guerra, nel complesso economico-sociale della nazione, quello di dare ad essi un riconoscimento non solo morale, ma anche materiale, per il contributo di sacrifici, di dolore e di sangue che essi hanno offerto alla patria, sono stati problemi che si sono presentati in tutti i tempi. La storia documenta, d'altra parte, che praticamente sino alla prima guerra mondiale — ogni altra provvidenza a parte — una delle risoluzioni più diffuse per operare questo reinserimento e per testimoniare la riconoscenza della Patria è stato in tutti i tempi quello di distribuire ad essi, sia pure sotto vari titoli e forme, terre da coltivare in proprio.

La trasformazione degli aspetti economico-sociali della società moderna, quella non meno rilevante dell'arte della guerra, oggi ha fatto relegare questa soluzione nei ricordi del passato. Nè essa sarebbe ormai remunerativa, anche ammesso che ci fossero ancora nelle varie Nazioni moderne terre da distribuire o da ridistribuire in numero e misura sufficienti. Era, tuttavia, ancora pienamente valida alla metà del secolo scorso e in particolare era valida per gli Stati Uniti d'America che, oltre tutto, in questo modo riuscivano a risolvere un altro problema non indifferente per la giovane Potenza che stava sorgendo: il problema di popolare in maniera stabile i nuovi, immensi, ma spopolati territori che le sue correnti migratorie in marcia verso l'Ovest, verso le coste del Pacifico avevano sorpassato. Pertanto, secondo l'uso del tempo, a soddisfazione di una necessità specifica degli Stati Uniti, alla fine della Guerra di Secessione, il governo di Washington trovò opportuno compensare i veterani dell'esercito vincitore con la concessione di terre.

A questo scopo si tennero soprattutto presenti due particolari regioni, tutte e due battezzate con un nome derivante dalla lingua degli indiani che

Veduta della città di Omaha (Nebraska).

vi avevano o vi avevano avuto i loro territori di caccia: la regione del « vento del Sud » e quella della « corrente piatta ». Sono le regioni che rispettivamente dal 1861 e dal 1867 costituiscono in seno all'Unione gli Stati del Kansas e del Nebraska

Logicamente queste due regioni non entrano nella storia moderna da questa data e neppure da quella in cui in esse cominciarono ad affluire i veterani — così si chiamavano allora gli ex-combattenti — che, desiderosi di costruirsi una vita e proiettarsi nel futuro della Nazione pacificata, vi andavano a picchettare i confini dei loro nuovi possedimenti terrieri.

Una eccezione costituzionale

Prima del Kansas a questa nuova storia dell'America si aprì il Nebraska, raggiunto nel 1541 da un gruppo di animosi spagnoli guidati da Francisco Vasuez de Coronado. Questi, che aveva ricevuto dal vicerè di Spagna il governo di quel territorio posto sotto la sovranità spagnola che oggi forma le

province nord-occidentali del Messico moderno, era stato inviato ad esplorare ed occupare il territorio più a nord. L'ordine era venuto in quanto era stato affermato che quel territorio era popolato da grandi e ricche città.

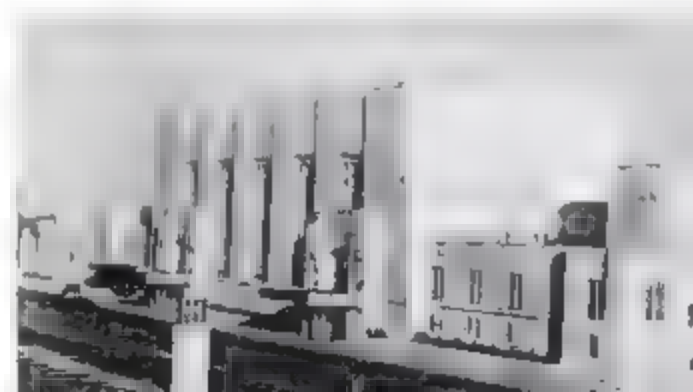
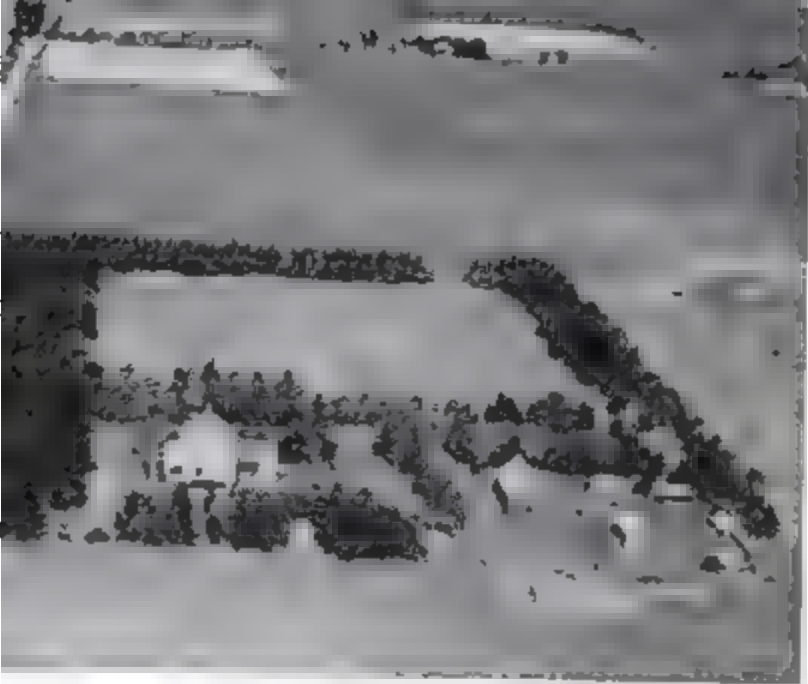
La spedizione, che a quanto pare si spinse sin quasi alle sorgenti del fiume Arkansas, trovò soltanto terre sterili e deserte o piane coperte da mandrie di bufali, e quando alla fine fece ritorno alla base risultava più che decimata. Erano partiti 300 spagnoli e 800 indigeni: rientrarono un centinaio di uomini in tutto.

L'eco dell'avventura dominò a lungo e, nell'assenza di un qualche interesse pratico e concreto, per un secolo e mezzo non ci fu più persona che volesse ritentarla e ripercorrerne la via tracciata dal Coronado. Solo verso il 1700 il Nebraska ricominciò ad esercitare una certa attrattiva. A sentirla furono soprattutto francesi cacciatori di pellicce che, risalito il fiume Missuri, trovarono in questa regione preziosi animali, capaci di compensare con le loro spoglie gli stenti, le fatiche e i pericoli che si dovevano affrontare per catturarli. Anzi il compenso si rivelò sufficiente a incoraggiare un numero sempre maggiore di francesi a seguire le ardimentose piste dei primi. Il risultato fu quello di far diventare il Nebraska una provincia della Luisiana, nonostante che fra questa regione e il primo nucleo della colonizzazione francese negli Stati Uniti intercorressero migliaia e migliaia di chilometri

L'annessione, però, determinò anche il destino del Nebraska che con la Luisiana passò agli Stati Uniti quando nel 1803 Napoleone vendette la grande colonia della Francia alla nascente Potenza americana. Ma neppure gli Stati Uniti pensarono subito al loro acquisto. A loro volta ne iniziarono la colonizzazione quasi mezzo secolo più tardi, nel 1847, per svilupparla a fondo solo dopo la Guerra di Secessione, attraverso l'espediente di dare in essa terra ai veterani.

Per contro l'operazione venne confortata da un rapido successo, se si tiene presente che, come accennato, nel 1867, cioè appena venti anni dopo, il Nebraska cessava di essere un Territorio per diventare uno Stato dell'Unione.

Dal 1934 il Nebraska si distingue, però, fra tutti gli altri Stati che fanno parte dell'Unione per una curiosità costituzionale: è l'unico fra i cinquanta Stati che essa raccoglie ad avere un Parlamento unicamerale. In realtà il Nebraska ha riattualizzato — non senza polemiche contrarie al fatto — un sistema che fu già proprio della Pennsylvania e della Georgia, ma che i due Stati abbandonarono sin dal 1789.

La « Union Station » a Omaha.

Tipica fattoria nel Nebraska.

Nel suo complesso il Nebraska, che comprende entro i suoi confini 200.018 kmq, si estende dai piedi delle Montagne Rocciose sino al fiume Missuri, mutando di aspetto man mano che da Ovest degrada verso Est. Inizia come un seguito di altipiani, interrotti da punte più elevate, poi come un insieme di colline in massima parte sabbiose, quindi come una prateria, assai fertile, che si estende a perdita d'occhio al di là del grande fiume, nello Stato dello Iowa.

Quest'ultima immagine di fertilità e di ricchezza, tuttavia, non deve trarre in inganno. In questa immensa pianura, che nulla interrompe, che è tanto piatta da diventare ossessionante, sulla quale non svetta contro l'orizzonte neppure un albero, il vento regna sovrano. E quando esso infuria, senza trovare un ostacolo capace di infrangere l'impeto degli elementi scatenati, le tempeste assumono un aspetto apocalittico. Su questa pianura verde turbina allora, portata dal vento, la sabbia come si fosse in pieno deserto e la cronaca dello Stato registra come una realtà sempre immanente i famosi « uragani neri » che qualche volta si sono abbattuti sul suo territorio. Si può aggiungere che in tempi normali gli inverni nel Nebraska sono particolarmente rigidi e tormentosi, così come i mesi estivi sono terribilmente caldi.

La terra e la sua gente.

Si tratta, ad ogni modo, di una realtà che non è stata sufficiente a scoraggiare coloro che accettarono per primi di venire a radicarsi in questo territorio e che non ha impedito il sopraggiungere di altri immigrazioni. Dopo quella dei veterani della Guerra di Secessione, successe e si sovrappose ad essa una immigrazione di diretta provenienza europea di gente non meno affamata di terre. In genere si è trattato di tedeschi, quindi di scandinavi, in maggioranza svedesi, e, infine, sia pure in numero minore, di cecoslovacchi. Il risultato è che, dopo il Wisconsin, il Nebraska è lo Stato dell'Unione che registra la più alta percentuale di cittadini la cui famiglia è originaria della Germania. Il Nebraska conta, attualmente, circa 1 milione e mezzo di abitanti

A qualunque delle correnti immigratorie abbiano appartenuto i loro padri, l'accennata realtà che i primi colonizzatori e i loro discendenti hanno dovuto e in pratica debbono ancora affrontare è tale da far pensare che, indipendentemente dalla loro terra di origine, coloro i quali hanno scelto il Nebraska per impiantarvi la loro vita, coloro i quali sono rimasti a vivere e vivono nel Nebraska abbiano speciali doti di carattere. In effetti, per concorde giudizio, la popolazione di questo Stato ha fama di gente coraggiosa, che crede ciecamente nel duro lavoro come forza capace di trasformare le situazioni più negative, che ritiene la robustezza fisica una condizione essenziale per affermarsi nella vita e giudica la vita morigerata a sua volta una condizione per mantenere la robustezza del fisico.

Come nota di coloro si può aggiungere, tuttavia, che questi articoli di fede non impediscono che la maggiore città del Nebraska, la città che prima della trasformazione del Nebraska da Territorio in Stato era la città capoluogo e per qualche tempo è stata anche la città capitale, Omaha, sia quella più ricca di clubs notturni di tutta la regione degli Stati centrali del Nord-Ovest. Ma forse la loro fortuna non è dovuta ai suoi abitanti — che si aggirano intorno ai 250.000 — quanto a coloro che ne determinano l'intenso traffico. Omaha, infatti, è uno dei mercati di bestiame più importanti del mondo, è il punto di partenza di tutte le linee dell'Union Pacific, che vi ha la propria sede, e vi si intersecano altre 9 linee ferroviarie di grande importanza.

D'altra parte la caratterizzazione morale della popolazione del Nebraska nei termini sopradescritti non ha influito negativamente per altri aspetti: non l'ha indurita nella lotta per la vita e, soprattutto, non ha impedito altre manifestazioni dello spirito.

Forse, le ha inquadrate in valori sostanziali, che le rendono più aderenti alla vita, in quanto frutto di una esperienza di generazioni: sta di fatto che la gente del Nebraska è tra le più cordiali ed ospitali degli Stati Uniti.

Nel rilievo di quello che la colonizzazione del Nebraska deve essere costata, almeno in termini di sacrificio e di privazioni, si potrebbe dire che questa regione è stata avara con i suoi. Al contrario di quanto è avvenuto in altre terre

La via principale di un caratteristico piccolo centro del Nebraska.

Veduta di Kansas City.

dell'Unione, essa non ha dato a coloro che vi si sono radicati l'improvvisa rivelazione di tesori nascosti nelle sue viscere. Il Nebraska non solo non ha ricchezze minerarie di alcun genere, ma nel suo territorio gli stessi corsi d'acqua importanti sono molto pochi e molto poche sono le fonti di energia motrice di cui può disporre direttamente per industrializzarsi. Esso è uno Stato essenzialmente agricolo, che vede condizionate le proprie risorse e il proprio benessere dal clima e dal suo variare. E' un dato di fatto di straordinaria importanza, che spiega il motivo per il quale nelle trasmissioni radio locali i bollettini meteorologici si susseguono con una frequenza ed un'abbondanza di indicazioni come forse non si ha riscontro in nessuna altra parte del mondo.

Lo Stato del seminatore.

Del resto le ricchezze in gioco non sono indifferenti. Nell'affermare che il Nebraska è uno Stato essenzialmente agricolo, che esso vive sull'esportazione del granturco — suo principalissimo prodotto —, del grano, del fieno, del burro, delle uova, non si vuol dire che sia uno Stato povero. Nella graduatoria degli Stati dell'Unione esso, che è al 32° posto per la popolazione, è al 6° come produttore di derrate alimentari, addirittura al 3° posto per la produzione del latte, subito dopo il Wisconsin e New York.

Questo potenziale economico è rappresentato da qualche cosa come 121.000 fattorie, la cui estensione media è più del doppio di quella che generalmente è l'estensione di una fattoria negli Stati Uniti. Sono fattorie meccanizzate in una percentuale anch'essa superiore alla media nazionale, e che nel complesso rappresentano un capitale investito superiore ai mille milioni di dollari. Per valutare, del resto, la cura con la quale sono condotte è sufficiente vederle anche soltanto nel loro aspetto esteriore. Uno scrittore inglese ha affermato che i loro campi sembrano prati coltivati da un giardiniere. Pensando a quelli che sono, nell'estimazione mondiale, i prati dei giardini inglesi non si potrebbe dire di più.

Nell'industrializzata America del Nord, d'altra parte, la popolazione del Nebraska non sembra rammaricarsi o soffrire di un complesso di inferiorità per la mancanza di industrie che si riscontra in esso. Al contrario la sua definizione di Stato essenzialmente agricolo viene sottolineata con compiacenza nel rilievo di una realtà che potrà essere discussa, ma che è innegabile. La si può sintetizzare nelle parole di un discorso rimasto celebre di un celebre cittadino del Nebraska: William Jennings Bryan. Questi riferendosi all'economia americana ammonì: « le grandi città debbono la loro esistenza alle nostre immense e fertili praterie. Bruciate le città e risparmiate le fattorie: le città torneranno a risorgere come per magia; ma se distruggete le fattorie allora vedrete crescere l'erba nelle strade di qualunque me-

Il palazzo del Governo a Topeka.

tropoli ». L'ammonimento del Bryan è ricordato tutte le volte che è necessario dai cittadini del Nebraska, che non per nulla sul Campidoglio che hanno innalzato nella loro capitale — una città che porta il nome del Presidente degli Stati Uniti che abolì nella Nazione l'istituzione della schiavitù: Lincoln — hanno raffigurato, in una grande statua, il seminatore. Non per nulla, si può aggiungere, il Nebraska non conta grandi città. In realtà, considerate in un tal quadro, grandi città in questo Stato apparirebbero come una contraddizione ad esso.

Sostanzialmente diversa è stata, invece, l'evoluzione storico-economica dell'altra regione che venne aperta alla colonizzazione dei veterani della Guerra di Secessione: il Kansas.

Il centro geografico degli Stati Uniti.

Anche il Kansas è uno Stato in cui l'agricoltore è in grande onore e che dall'agricoltura trae notevoli fonti di ricchezza. Da questo punto di vista si differenzia dal Nebraska solo perchè qui il grano viene prima del granturco che, invece, viene prima del grano nel Nebraska: il Kansas è il più forte produttore ed esportatore di grano di tutti i 50 Stati dell'Unione.

Ma insieme alle ricchezze che gli offre il suo potenziale agricolo, per valutare l'importanza economica del Kansas — e, con essa, la prosperità della sua popolazione — si deve aggiungere anche la sua notevole ricchezza mineraria. Anzi si può affermare che quello che si nasconde nel sottosuolo è ancora più importante di quello che si produce alla superficie.

Nel complesso le risorse minerarie di cui il Kansas dispone lo pongono al 9° posto nell'elenco degli Stati dell'Unione, questo senza parlare delle sue riserve di sale che si stimano ammontare a cinquemila bilioni di tonnellate. Per dare un'idea di queste riserve qualcuno ha scritto che si potrebbe mettere tutto il Kansas sotto una coltre di sale alta cinque metri; e il Kansas ha una superficie di 213.085 kmq!

In effetti esso viene, in rapporto agli altri Stati dell'Unione, al 3° posto per quello che riguarda il piombo e lo zinco e al 5° posto per quello che riguarda il

Il pilastrino, nel Kansas, che segna il centro geografico degli Stati Uniti.

In questo edificio a Kansas sono conservati documenti e ricordi associati alla vita ed al tempo di Eisenhower.

petrolio. Inoltre, da quello che attualmente risulta, in concorrenza con il Texas, il Kansas possiede i più estesi giacimenti di gas metano che si conoscono al mondo.

Nell'elencazione non si debbono trascurare d'altra parte, anche altre risorse minerarie, di minor pregio, ma non di minore importanza per gli impieghi cui sono destinate: si tratta di diverse qualità pregiate di argille, tra le quali quelle contenenti diatomee, di ceneri vulcaniche e di gesso.

Logicamente questo complesso di disponibilità hanno potenziato una grande industria, molto varia, che il secondo conflitto mondiale, con le sue esigenze, ha ulteriormente sviluppato e accresciuto. Si contano così nel Kansas oltre un centinaio di industrie che hanno in questo Stato ulteriori promettenti possibilità per una gamma di prodotti che va dalla gioielleria alle pompe idrauliche passando per il cibo per i cani e gli archi e le frecce. Durante la guerra, ad ogni modo, si parlava di « fortezze volanti » e dei delicatissimi esplosivi che costituiscono la carica dei razzi. Del resto ancora oggi nel Kansas, a Wichita, si trova il 3° centro nazionale per la costruzione di aerei di linea e il primo per quelli privati.

Lo sviluppo industriale può spiegare il motivo per il quale il Kansas conta oggi circa un milione di abitanti più del Nebraska e quello, in senso assoluto più interessante, per il quale, entrato nella storia della colonizzazione dopo il Nebraska, esso sia stato promosso da Territorio a Stato dell'Unione sei anni prima di quello.

Ma un altro fattore lo ha anche favorito, un fattore essenzialmente geografico: il Kansas è al centro degli Stati Uniti, per lo meno dei 48 Stati che costituiscono il blocco territorialmente compatto della grande Potenza americana. In esso, in altre parole, si trova il centro geodetico in base al quale vengono calcolate le latitudini e le longitudini ufficiali delle carte nazionali.

Questo dato di fatto non è stato senza un pratico riflesso nella sua storia. Non è soltanto una curiosità e, il rilievo, un'astrazione. La conseguenza di-

Un grande campo di grano nel Kansas.

retta è stata che nel territorio del Kansas si è operato lo storico congiungimento delle piste che portavano verso Santa Fè e l'Oregon le correnti migratorie americane e qui si incrociavano altre importantissime vie di comunicazione, senza parlare delle piste percorse dal bestiame che in provenienza dal Texas risaliva verso il Nord e si dirigeva verso gli Stati dei Grandi Laghi e della Nuova Inghilterra.

Si potrebbe osservare che è un centro geografico senza centri urbani di rilevante importanza e l'osservazione si potrebbe documentare con un assurdo: in un certo senso la principale città del Kansas è una città che porta il nome di questo Stato — Kansas City — ma che non è nel territorio del Kansas, ma in quello dello Stato del Missuri, cioè sulla riva sinistra del fiume Missuri che fa da confine fra i due Stati sbocconcellando un angolo dell'immenso rettangolo in cui si inscrive il territorio del Kansas.

Una frontiera che non è stata tracciata.

Da notare che in pratica i confini dei vari Stati che costituiscono l'Unione non si appoggiano che raramente a divisioni naturali: in massima parte sono stati tracciati pressochè rettilinei su una carta geografica lasciando poi agli uomini la cura di riportare questi tracciati convenzionali sul terreno, ove altri segni convenzionali li hanno consacrati. Il fenomeno si spiega con il ricordo che la storia di queste terre e degli uomini che dalla lontana Europa sono venuti a colonizzarle fondamentalmente non si è complicata con quella delle guerre che essi si sono mossi gli uni contro gli altri. Per lo meno queste guerre non hanno avuto il tempo di scavare nel cuore degli uomini tanto da mantenerli divisi, nemici gli uni con gli altri; gli uni e gli

altri alla ricerca di appigli sul terreno per appoggiarvi quelle linee difensive che in altre parti del mondo hanno trasformato i confini in frontiere.

Una minaccia in questo senso, tuttavia, si è delineata nel Kansas, che la prerogativa di essere la regione centrale degli Stati Uniti non ha funzionato solo nel senso di fare incontrare in essa le grandi strade che collegavano alle lontane basi di partenza le moltitudini migranti alla conquista di nuovi orizzonti. Al tempo della Guerra di Secessione il suo territorio si è trovato stretto fra gli Stati centrali della regione del Nord - Ovest di cui esso era la parte più meridionale e quelli del Sud, divisi da quelli e diventati ad essi nemici. In questa stretta, il territorio del Kansas ha finito per essere a sua volta diviso e conteso e per diventare un teatro delle loro battaglie. La divisione si è tradotta sul terreno e una sequenza di fortificazioni ancora visibili a Fort Leavenworth, Fort Riley e Fort Scott, indicano la linea che per alcuni anni minacciò di diventare una frontiera.

La vittoria dei federali, fautori dell'unione, fortunatamente è riuscita a cancellarla e l'accennata distribuzione di terre ai veterani ha consacrato una unità che, tuttavia, non ha avuto valore e significato unicamente per il Kansas. In effetto essa è venuta a popolare questo territorio che, tutto sommato, era rimasto — anche per le condizioni climatiche non dissimili da quelle del Nebraska — un territorio di transito e dove gli impianti umani che vi si erano già formati erano stati consigliati o dalle convenienze economiche che tale transito poteva suggerire a gente del Sud come a gente del Nord o da un sentimento di stanchezza in coloro che, non potendo ormai più essere primi nell'estremo Ovest, avevano preferito stabilirsi in questa piana senza valicare, in cerca di nuove avventure, la linea delle Montagne Rocciose.

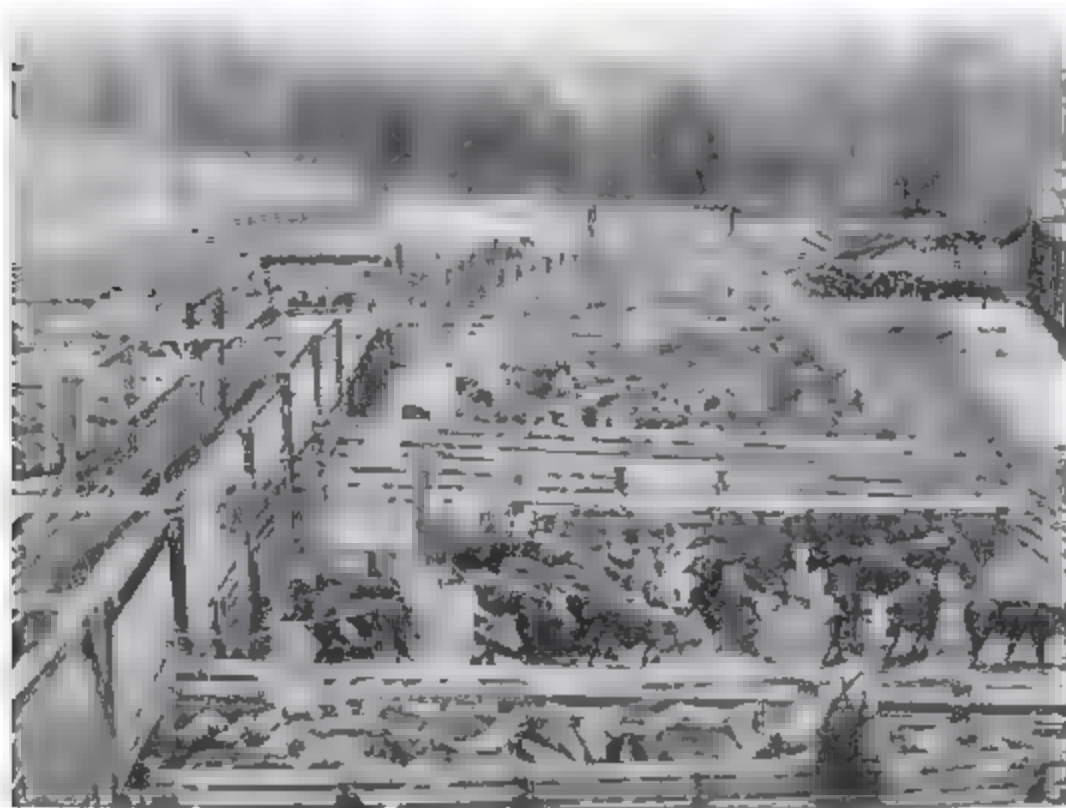
La distribuzione delle terre ai veterani dell'esercito della parte vittoriosa confermò nel Kansas la maggioranza delle genti del Nord e si può dire che le successive immigrazioni reclutate soprattutto nell'Europa centrale non modificò la struttura demografica, etnica e religiosa della società che si era così venuta costituendo nell'antica terra del « Vento del Sud ».

Il « Vento del Sud ».

Il vento del Sud, tuttavia, è continuato a soffiare e non solo in senso materiale per sollevare gli stessi cataclismi cui si è fatto cenno per il Nebraska. L'affermazione ha anche un significato spirituale: il Kansas è uno Stato essenzialmente nordico nel quale si è sempre mantenuta, assai forte, l'influenza degli Stati meridionali. In tal modo, non solo la linea di frontiera è stata cancellata nella sua terra, ma i suoi accenni si sono cancellati negli spiriti degli uomini che la popolano, dando vita ad uno Stato compatto ed unitario, tendenzialmente borghese, puritano sino al punto di aver proibito per un certo periodo di tempo, oltre alla vendita degli alcolici, an-

che quella delle sigarette e della carta per sigarette, conservatore sino a quando i prezzi del grano mantengono quote elevate.

Se difatti i prezzi del grano e i prodotti dei generi agricoli scendono sotto un certo limite, gli abitanti del Kansas diventano radicali.

Il quadro si può completare accennando all'estrema fluidità sociale che si osserva nel Kansas, come del resto in tutto il Middle West. Essa amalgama le classi e impedisce che il pericolo dell'evitata frontiera fra Nord e Sud

Mandrie di bovini per il mercato di Kansas City. Il bestiame ed il grano sono le maggiori risorse del Kansas, perciò chiamato « the wheat State ».

possa ripresentarsi sotto altri aspetti. Per spiegare il processo di assimilazione interno si è fatto riferimento al potere che finisce per avere la terra, alla somma dei sacrifici, di duro lavoro e di passione che comporta il lavoro della terra. E considerata questa amalgamazione della società la più elevata conquista che si può compiere, ad essa si riporta il motto del Kansas: « per aspera ad astra

Il popolo lo traduce dicendo che il Kansas è giunto alle stelle dopo aver passato un sacco di guai. Ma anche i guai, sofferti in comune, diventano un comune denominatore capace di unire le genti.

Si deve far cadere l'accento su questa unità e su questa assimilazione in quanto, oltre tutto, negli Stati Uniti volentieri si fa riferimento alla popolazione del Kansas per dire che essa, nella fusione degli elementi che è riuscita a realizzare, ha dato vita al prototipo dell'americano. Forse alla base del giudizio c'è una trasposizione: e questo Stato che è geograficamente il centro dell'Unione ha visto in forza di questa realtà geografica considerare la sua popolazione come quella che meglio esprime la realtà umana di quella che abita tutti gli Stati dell'Unione.

Forse c'è anche un'ammirazione che porta a prendere gli abitanti del Kansas come modello. In un formulato elenco di quelle che sono le loro doti peculiari si è notato nell'ordine: la loro intraprendenza; la loro buona volontà; l'audacia con la quale sono pronti a giocare il tutto per tutto quando si tratta di tentare nuovi possibili esperimenti; la loro modernità. Sono doti che necessariamente si impongono, doti che è facile comprendere quanto possano essere ambite da un popolo proteso alla conquista del futuro com'è il popolo americano.

NOTE E PROPOSTE

L'ITALIA SI PREPARA A FESTEGGIARE SOLENNEMENTE LA SUA UNITA' NAZIONALE

Cento anni fa il Parlamento Subalpino approvava la legge per la quale Vittorio Emanuele II assumeva per sè e per i suoi suoi successori il titolo di Re d'Italia. In meno di cinque mesi le Due Sicilie e buona parte dello Stato Pontificio erano stati liberati e la catena della schiavitù era stata ancora spezzata per la Toscana, per l'Emilia, per la Romagna e per la Lombardia. Si concludeva così, con la proclamazione del Regno d'Italia, il biennio più rivoluzionario della storia del nostro Paese. Era nata l'Italia! L'Italia unita e indipendente. Un brivido di emozione e di entusiasmo serpeggiò allora tra le genti, ed è proprio questo spontaneo, sentito entusiasmo che si vuole fare rivivere ai posteri degli Eroi del Risorgimento nel primo Centenario dell'Unità d'Italia.

In un primo tempo le celebrazioni per il grande avvenimento vennero battezzate « Torino 61 », ma in un secondo tempo si parlò, più propriamente, di « Italia 61 » e ciò anche per significare l'importanza storica nazionale delle manifestazioni che inizieranno il 1° maggio 1961 e si protrarranno sino al 31 ottobre dello stesso anno. Il programma di queste manifestazioni è stato elaborato in forma tale da presentare in una armoniosa e completa sintesi il progresso economico del Paese e gli avvenimenti storici che si sono ritmicamente susseguiti dal lontano 1861 in poi. Non si tratta quindi di una semplice rievocazione storica, ma di una serie di quadri retrospettivi sul piano del lavoro, dell'incremento produttivo e dell'artigianato regionale. Una visione cioè completa, seppur sintetica, degli elementi che hanno collaborato a rendere unita e indipendente l'Italia.

Le Mostre.

Tra le manifestazioni per il Centenario dell'Unità d'Italia le mostre saranno quelle che attireranno in modo maggiore l'attenzione del pubblico. La Mostra Storica avrà sede nel centro della città di Torino. Attraverso questa iniziativa verranno espressi al pubblico, con linguaggio figurativo eloquente, gli episodi salienti della nostra storia del Risorgimento. Questa mostra

Anno I — Torino, 13 Dicembre 1847. — N. 1.

IL RISORGIMENTO

GIORNALE QUOTIDIANO

POLITICO, ECONOMICO, SCIENTIFICO E LETTERARIO

Mercoledì

PROGRAMMA

SARDEGNA E SICILIA

La prima pagina del primo numero de « Il Risorgimento ». Su queste colonne vennero raccolti tutti gli episodi storici del 1859 e 1860.

verrà allestita nel palazzo Carignano dove tuttora è conservata la sala del Parlamento Subalpino, come ai tempi di Vittorio Emanuele II e di Cavour.

Sulle rive del Po, invece, poco lontano del Borgo Medioevale, verrà allestita la Mostra delle Regioni d'Italia attraverso la quale si vuole documentare il

Alle manifestazioni del 1961 parteciperanno anche dei gruppi di giovani con le divise piemontesi e francesi del tempo. *Nella foto:* Truppe piemontesi.

contributo ideale ed effettivo portato da tutte le Regioni d'Italia per la lotta risorgimentale. Sarà questa una mostra intimamente folcloristica; una mostra che tradurrà un arcobaleno di colori nel magico simbolo della nostra Patria.

In questa rassegna dell'ultimo secolo di vita italiana non poteva rimanere esclusa la Cassa per il Mezzogiorno. La Mostra della sua attività avrà il compito principale d'illustrare le iniziative e le conquiste nella lunga opera di sviluppo economico del Mezzogiorno.

Attorno a queste rassegne di maggiore importanza saranno anche allestite delle esposizioni minori; come la Mostra degli ori e degli argenti dell'Italia antica, la Mostra del barocco piemontese e la Mostra delle arti sanitarie. Ma la Mostra che desterà immediato interesse sarà quella che verrà formata grazie alla collaborazione di una buona parte dei Paesi del mondo.

La mostra dei fiori.

Questa grandiosa esposizione è stata battezzata con un altosonante titolo: « Fiori del mondo a Torino ». Si vuole difatti presentare un panorama

completo della floricultura dando particolare importanza ai fiori esotici. Sarà questa l'esposizione che aprirà le celebrazioni dell'anniversario dell'Unità d'Italia e ciò è significativo perchè nulla, meglio dei fiori, può rappresentare la premessa al ricordo dell'intima gioia di un popolo liberato dalla secolare schiavitù

La Mostra dei Fiori si aprirà il 28 aprile 1961 e fino al 7 maggio rimarrà nell'interno del palazzo delle Esposizioni, al Valentino, su una superficie di 32.000 metri quadrati, in seguito verrà estesa al parco circostante. Nel primo salone del palazzo delle Esposizioni verranno sistemate le orchidee e le piante di serra calda; nel salone G. Agnelli saranno invece presentate piante collettive italiane e straniere, mentre nelle gallerie troveranno posto i fiori recisi e altre mostre che hanno per oggetti i fiori. Seguiranno le piante ornamentali che verranno inviate dalle serre di vari Paesi europei.

Esternamente, cioè nel parco del Valentino, il giardino roccioso e il giardino alpino saranno adibiti all'esposizione di piante a bulbo e arbusti, provenienti in genere dall'Olanda e dalla Svizzera. Sarà anche formato un roseto con oltre cinquemila piante di cui ben tremila saranno di provenienza

In occasione del Primo Centenario dell'Unità d'Italia verranno ricostruiti alcuni quadri storici. *Nella foto:* Ricostruzione dell'entrata di Napoleone III in Italia.

Fervono i lavori per la costruzione del « Palazzo del Lavoro ». L'opera, progettata dall'architetto Nervi, rimarrà nel tempo a ricordare il Primo Centenario dell'Unità d'Italia.

dalla Costa Azzurra. Cinquantamila begonie giungeranno dal Belgio e migliaia di bulbi di tulipano saranno inviati dall'Olanda. Il Comitato di questa Mostra sarà anche chiamato a organizzare dei lanci di fiori, con elicotteri, sulle tombe dei Martiri del Risorgimento. La terra che copre le polveri degli Eroi che donarono la propria vita per fare dell'Italia un Paese libero e unito saranno, nel 1961, coperte da una soffice coltre di fiori. Sarà questo l'omaggio che il popolo renderà ai Martiri dell'Unità nazionale.

L'Esposizione internazionale del lavoro.

Come si potrebbe ricordare l'Unità d'Italia tralasciando uno dei principali fattori — il lavoro — che l'hanno resa indipendente? L'esposizione internazionale del lavoro, che sorgerà su un'area di cinquanta ettari nella zona sud di Torino, presenterà l'organizzazione del lavoro, i settori produttivi, le

fonti di energia, la sicurezza sociale del lavoratore e la ricerca scientifica in questo ultimo secolo. Per realizzare questa grandiosa esposizione è stata affidata all'architetto Nervi la costruzione di una ciclopica opera muraria per il complessivo di 500.000 metri cubi. Quest'opera, che sarà chiamata il « Palazzo del Lavoro » rimarrà nel tempo a ricordare le celebrazioni del primo centenario dell'unità d'Italia.

Anche questa iniziativa, come per la Mostra dei Fiori, non sarà limitata alla sola Italia, ma d'intesa con l'Organizzazione internazionale del lavoro di Ginevra, verrà presentato un mosaico completo delle conquiste del lavoro in tutto il mondo.

Questo è lo scheletro, l'impalcatura, di quelle che saranno le manifestazioni per il primo Centenario dell'Unità d'Italia. Una serie di conferenze, di riunioni e di convegni rivestiranno questa impalcatura, tanto da renderla creatura viva e completa, come vivo e palpitante rimarrà nel tempo lo spirito che ha guidato il nostro popolo alla conquista dell'Unità nazionale.

Renzo Baschera

ASSISTENZA E BENESSERE

DEL PERSONALE MILITARE IN SERVIZIO

L'Ufficio per il « benessere del militare alle armi » presso il M.D.E. è in vita sin dal gennaio 1945 per realizzare, nel campo morale, culturale e materiale, l'assistenza del militare stesso « in servizio » e, specialmente « fuori servizio » (fuori dalle caserme):

— istituendo luoghi di raccolta e di ritrovo in cui ritemprare lo spirito e distendere il corpo, durante i periodi di sosta e di riposo dalle specifiche attività militari;

— assistendo ed aiutando il militare nelle relazioni con la famiglia, in questioni economiche, tributarie e legali connesse alla sua particolare condizione;

— coordinando e disciplinando le attività convergenti delle Istituzioni ed Associazioni civili (di Arma e Combattentistiche) intese a procurare « assistenza » ai militari alle armi ed alle loro famiglie;

— mantenendo vivi i legami tra gli stessi militari in servizio ed il Paese, il quale fa tutto il possibile affinchè l'opera del cittadino alle armi possa essere prestata con serenità e tranquillità, senza preoccupazioni per sè, per i suoi familiari e per il suo avvenire.

Forme assistenziali.

Le accennate finalità vengono perseguite, in particolare, attraverso le seguenti « forme » assistenziali:

— *assistenza culturale,* con organizzazione, d'intesa con il Ministero della Pubblica Istruzione, delle « Scuole reggimentali » obbligatorie per analfabeti e semianalfabeti; organizzazione di corsi professionali, di qualificazione e di specializzazione per mestieri vari e lavori agricoli ed artigiani; istituzione di biblioteche fisse e mobili, con dotazione e continuo rinnovo di libri di lettura amena e ricreativa; distribuzione gratuita dei libri di testo e materiali didattici necessari ai frequentatori delle « Scuole reggimentali »; attrezzatura di moderne e capaci aule didattiche; dono di libri di testo ai figli degli ufficiali e sottufficiali in servizio, distintisi, per profitto, negli studi di ordine medio; assistenza scolastica, mediante « borse di studio », a favore di figli meritevoli degli ufficiali e sottufficiali in servizio, con famiglia numerosa a carico ed in condizioni di particolare disagio economico;

— *assistenza spirituale,* curata particolarmente dai « cappellani militari » con: la celebrazione della Santa Messa domenicale ed in occasione di festività religiose; la somministrazione della S. Comunione; l'organizzazione e realizzazione di « pellegrinaggi » militari;

— *assistenza ricreativa,* realizzata con l'istituzione di:

. « Case del Soldato », organizzate in appositi immobili demaniali, fuori delle caserme, ubicate possibilmente verso il centro dell'agglomeramento urbano ed attrezzate con bar e banco di vendita di oggetti e generi utili; sale per spettacoli cinematografici e teatrali; sale per trattenimenti danzanti; sale di lettura e scrittura, con biblioteca; sale per conferenze e riunioni culturali; sale per audizioni radio e proiezioni TV; oratorio, con ufficio per il cappellano militare; tavola calda e banco di mescita; sala da giuochi (biliardo, scacchi, dama); sala di pronto soccorso ed anticeltica; foresteria e barbiere; sartoria e stireria; bagni, docce e servizi igienici; parcheggio per automezzi; campo sportivo (ove possibile);

. « Sale convegno » per ufficiali, per sottufficiali e per la truppa, organizzate presso tutte le caserme e stabilimenti militari e munite di spacci e bar; radio e TV; giornali, libri, riviste; giuochi di ping-pong e tiro a segno Flobert; sala per proiezioni ricreative ed addestrative;

— *assistenza sanitario-ricreativa,* con l'istituzione ed organizzazione di « Soggiorni » e di « Colonie » marini e montani nonchè di « Stabilimenti balneari » per consentire agli ufficiali, sottufficiali, funzionari e loro famiglie di trascorrere, con modica spesa, un periodo di riposo e svago durante le vacanze; tali organismi assistenziali sorgono in località di spiccato interesse turistico e di clima salubre e sono a carattere « permanente » (Sanremo) o « stagionale » (Bardonecchia - Tarvisio - Colle Isarco - Venezia Lido - Cecina - Milano Marittima - Piane di Mocogno - Capo Miseno - Rifreddo - Castelfusano - ecc.);

— *assistenza sportivo-ricreativa,* con l'organizzazione di campionati sportivi militari, acquistando attrezzi ginnici e distribuendo indumenti utili all'esecuzione dei vari giuochi sportivi ed elargendo premi (coppe, targhe, diplomi, medaglie), a fine campionato;

— *viaggi-premio e gite turistiche,* consentendo ai militari provenienti da particolari località di reclutamento e che si siano distinti per rendimento e disciplina, viaggi-premio in centri e zone di interesse culturale e turistico;

— *assistenza ai militari in viaggio,* realizzata mediante l'organizzazione di « Posti Sosta e Ristoro » presso i Centri ferroviari più importanti ed attrezzati con « dormitori » - « spacci » - « bar » - « tavola calda » - « radio e TV » - « giornali, libri riviste » - « sala di scrittura e lettura » - « servizi igienici ».

Queste istituzioni sono particolarmente utili, oltre che per i militari di transito e per le reclute, durante i periodi di « chiamate alle armi » anche

per i militari che rientrano in seno alle proprie famiglie dopo aver adempiuto all'obbligo del servizio di leva, durante i periodi di « congedamento »;

— *assistenza ai ricoverati in luoghi di cura,* distribuendo agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa ricoverati negli Ospedali o nei Sanatori, pacchi-dono contenenti generi di conforto ed indumenti utili, nella ricorrenza di particolari festività (Natale - Pasqua - Capodanno - Epifania),

— *assistenza fuori guarnigione,* impiegando, al seguito delle truppe in manovra, ai campi d'Arma e durante le esercitazioni estive « mezzi » ambulanti di ricreazione, svago e benessere, quali gli autocine e gli spacci e cantine mobili;

— *assistenza economica,* elargendo sovvenzioni e sussidi straordinari in denaro ai militari in servizio ed alle loro famiglie in condizioni di particolare disagio economico.

Ordinamento assistenziale.

L'attività assistenziale accennata, per effetto di ridimensionamento, dal 1° luglio 1957 viene curata direttamente dall'Ufficio del Segretario Generale dell'Esercito che, alla periferia, si avvale degli Uffici Benessere dei Comiliter e dei Corpamiles.

In maniera schematica, tale ordinamento si articola come segue:

UFFICIO DEL SEGRETARIO GENERALE
(*Sezione Benessere*)

Comiliter	Corpamiles	Presidimiles	Com.ti Corpo
(Uff. Pers. e Ben.)	(Uff. Serv. e Ben.)	(Uff. T.A.V. e Ben.)	(Ufficiale Sup. ai Serv.)

Scrupolosa cura viene posta nello scegliere e predestinare il personale preposto alle mansioni connesse a tale organizzazione assistenziale.

Gli ufficiali, i sottufficiali ed i funzionari addetti alla specifica « branca » non possono difettare dei seguenti requisiti essenziali: spiccata preparazione tecnico-professionale; doti morali eccellenti; eminenti attitudini organizzative; profonda conoscenza della psicologia del cittadino-soldato; ampio panorama dei più importanti problemi assistenziali militari; elevato spirito di iniziativa e cosciente senso di responsabilità.

Finanziamento

Per conseguire anche fra il personale militare alle armi gli stessi effetti che il problema assistenziale realizza, con unanimità di consensi, presso i Dicasteri civili, il Paese eroga all'Esercito considerevoli fondi con gli annuali stanziamenti di bilancio.

Pur contenuta nella entità organica attuale, la « forza » alle armi, però, riscontra solo in parte tale sforzo economico perchè, in coscienza, gli accennati fondi non soddisfano in maniera completa e totalitaria le sostanziali necessità assistenziali sentite dal personale militare in servizio.

Per migliorare e per perfezionare l'attuale organizzazione assistenziale militare, i predetti stanziamenti dovrebbero essere incrementati.

L'impiego dei ripetuti stanziamenti, comunque, viene accentrato dall'Ufficio del Segretario Generale provvedendo alla loro ripartizione fra i Comandi ed Enti periferici, tramite la Direzione Generale dei Servizi di Commissariato ed Amministrativi.

Ten. Col. f. Francesco Urbano

L'INFORTUNIO STRADALE

Il fenomeno infortunistico costituisce l'oggetto di una nuova disciplina che attinge da varie fonti per ricostruire l'episodio nelle giuste proporzioni, analizzarne lo sviluppo, ricercarne le cause, pervenire alle conclusioni.

Gli elementi sui quali si estende l'indagine si riferiscono all'ambiente, all'uomo, al veicolo ed alla manovra.

Ciascuno di questi elementi richiede un'accurata analisi per valutarne l'incidenza nell'evento dannoso che ne è derivato.

L'accertamento di un infortunio stradale si effettua con una serie di operazioni che si possono riassumere in due categorie:

a) *rilevazioni* (topografiche e fotografiche);

b) *analisi* (dell'ambiente, dei veicoli e delle persone).

Il rilevamento topografico viene effettuato con metodo speditivo per non intralciare il traffico stradale più del necessario.

La raccolta dei dati deve essere ispirata da criteri assolutamente obiettivi; elementi o impressioni di natura soggettiva potranno entrare in gioco soltanto nella fase ricostruttiva del sinistro.

La fotografia, che in Italia è ammessa come mezzo di prova, costituisce una eccellente documentazione specialmente quando è contemporanea al rilievo dell'infortunio.

Le caratteristiche dell'ambiente, dei veicoli e delle persone vengono collegate e messe in rapporto tra loro per la ricerca del nesso di casualità che può aver avuto, ad esempio, una deficienza della strada sul veicolo oppure una inefficienza del veicolo sul comportamento del conduttore.

L'accertamento dell'infortunio non è un compito alla portata di tutti. Esso richiede operatori coscienti dotati di spiccato senso di osservazione, buon intuito meccanico, attitudine ad un paziente lavoro di indagine e di deduzione.

La fedeltà della ricostruzione infortunistica è in funzione della diligenza con la quale sono stati accertati e valutati gli elementi qualitativamente e quantitativamente e la precisione con la quale è stata rilevata la situazione alla collisione.

L'ambiente. — Il sinistro stradale si verifica sulla strada, il rilevamento planimetrico ed altimetrico di essa fisserà delle dimensioni e chiarirà delle situazioni in modo inequivocabile ma per essere più completo e più comprensibile da parte dell'autorità inquirente dovrà definire la posizione assunta

dai veicoli, dalle persone infortunate, dalle tracce di frenatura, dei probabili frammenti di vetro o di accessori e da quanto possa servire come valido indizio per la ricostruzione del sinistro.

Per rendere più rapido il rilievo si ricorre, normalmente, alla scomposizione in figure geometriche semplici dei veicoli o di qualsiasi traccia eseguendo, successivamente, una serie di misurazioni riferite ad una base unica. La base può essere tracciata o individuata su particolari di costruzioni esistenti in prossimità del luogo ove è avvenuto l'incidente. Nel caso che il veicolo abbia la parte anteriore o posteriore rivolta verso la base basterà misurare gli estremi di un solo lato del rettangolo per ottenere la posizione del veicolo.

Congiunti i due estremi del rettangolo e nota la lunghezza dell'altro lato sarà infatti presto individuata la posizione del veicolo rappresentata dalla figura.

Questo sistema non richiede molto tempo ed i risultati sono di una sufficiente precisione.

L'analisi dell'ambiente è costituita da una parte descrittiva nella quale vengono poste in rilievo quelle caratteristiche particolari che possano avere influenzato il comportamento del conducente.

Le caratteristiche ambientali vanno esaminate dal punto di vista strutturale e superficiale.

Le caratteristiche strutturali riguardano la costituzione del fondo stradale, il materiale che costituisce il sottofondo (roccioso, sabbioso, calcareo), il tipo di pavimentazione, il tracciato e la pendenza delle curve, la presenza di fosse, cunette, la solidità dei bordi della strada.

Le caratteristiche superficiali riguardano le cose poste o esistenti sul tracciato stradale che, in qualche modo, colpiscono i nostri sensi: alberi, siepi, fossati, fiumi, gallerie, strettoie, dossi, ecc.

Possono essere considerate caratteristiche superficiali anche i rumori assordanti, la polvere intensa, il sole basso sull'orizzonte ed in generale le condizioni meteorologiche rilevate al momento del sinistro. La pioggia, la neve, il ghiaccio, la nebbia, possono avere influenza sulle caratteristiche strutturali della strada o sulla visibilità. In caso di nebbia è opportuno misurare la profondità del campo visivo in modo approssimato servendosi, eventualmente, di testimoni presenti sul luogo del sinistro.

Completeranno lo studio dell'ambiente la verifica della razionale disposizione della segnaletica stradale.

Gli alberi o le siepi folte che delimitano le strade possono, talvolta, occultare i segnali di pericolo od anche impedire il tempestivo avvistamento dei veicoli provenienti da strada confluenti.

In queste situazioni il conducente può non avere avvertito l'obbligo ad una particolare prudenza.

La presenza di vetri rotti, tracce di frenatura, tracce di sangue possono fornire preziosi elementi per la ricostruzione orientativa delle fasi del sinistro.

Questa ricostruzione deve porre in evidenza le due fasi dell'evento distinguendo la prima, nella quale la manovra è controllata dalla volontà del conducente, dalla seconda fase, successiva al punto di collisione, dove manca il nesso di causalità tra volontà del conducente ed evento.

Affinchè nessun elemento utile all'indagine ambientale venga trascurato è opportuno che l'esperto d'infortunistica segua determinati schemi con la traccia da rilevare:

a) *Dati di indicazione*:

— cronologici: anno, mese, giorno, ora dell'incidente;

— località: comune o frazione, nome della strada, localizzazione del punto in cui si è verificato l'incidente.

b) *Caratteristiche della strada*:

— categoria: statale, provinciale, comunale;

— zona: urbana, extraurbana;

— costituzione del fondo stradale: bitume, asfalto, cemento, lastricata, inghiaiata;

— condizioni del piano stradale: asciutto, bagnato, con neve;

— ostacoli: dosso, cavalcavia, lavori in corso, veicoli in sosta.

c) *Caratteristiche del traffico*:

— tipo di strada: a senso unico, a due sensi, a due carreggiate con due corsie...

d) *Incroci*:

— crocevia a X, crocevia ad J, crocevia a T, piazza con isole spartitraffico...

e) *Accessori della strada*:

— marciapiedi: su un lato, su entrambi i lati;

— banchine: su un solo lato (precisare quale);

— salvagente: centrale, mancante...

f) *Segnaletica verticale*:

— cartelli di segnalazione di pericolo: tipo e ubicazione;

— cartelli di segnalazione di divieto: tipo e ubicazione;

— cartelli di segnalazione di «prudenza» o di «scuola»: tipo e ubicazione...

g) *Segnaletica orizzontale*:

— assenza di segni sulla carreggiata;

— riga continua longitudinale di delimitazione della corsia o del senso di marcia;

— doppia riga continua longitudinale che delimita i due sensi di marcia (invalicabile);

— segni trasversali di passaggio pedonale in punti non regolati da semaforo o da vigile;

- segnale di arresto all'incrocio...

Il veicolo. — L'art. 55 (titolo V, capo II) del codice della strada prevede la revisione generale o parziale dei veicoli per accertare se sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione. L'art. 101 (titolo VIII) prescrive che gli utenti della strada debbono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione. Da queste norme si deduce che i veicoli per poter circolare devono essere esenti da avarie che possano disturbare la circolazione o influire sulla sicurezza di manovra del conducente.

Le visite o le prove alle quali sono sottoposti i veicoli all'atto del conseguimento della carta di circolazione e gli accertamenti disposti dal Ministero dei trasporti non esonerano i conducenti e proprietari dall'obbligo di mantenere in stato di efficienza il proprio veicolo.

Un veicolo si considera efficiente quando soddisfa ai requisiti di solidità, regolare funzionamento dei suoi organi meccanici, perfetta quadratura e integrità del piano portante o del telaio, normale stato d'uso dei pneumatici e del ferodo dei ceppi, perfetta efficienza degli organi di segnalazione luminosa ed acustica.

In particolare: il telaio non deve presentare rotture o lesioni che possano comprometterne la stabilità; le carrozzerie moderne, con piano portante, non devono aver subito deformazioni; le sospensioni e gli ammortizzatori devono essere funzionali ed integri; la pompa a membrana per l'alimentazione del motore in buono stato di conservazione; gli organi di trasmissione (frizione, cambio albero e relativi giunti) in condizioni di ordinaria efficienza; i «giochi» degli organi di direzione non eccessivi; i freni efficienti ed agenti con eguale intensità sulle ruote di destra e sulle ruote di sinistra (negli autotreni è necessario controllare i collegamenti del freno continuo tra motrice e rimorchio e la integrità degli organi di attacco); i cerchi delle ruote non devono presentare lesioni o deformazioni che provocano posizioni fuori centro o fuori piano delle ruote stesse; le ruote devono avere la prescritta «cadenza» e «convergenza» per facilitare la manovra di sterzatura; i fuselli e cuscinetti ben lubrificati e non presentare segni di eccessiva usura; i pneumatici al giusto grado di gonfiaggio, carcassa e battistrada senza intagli; tubazioni e raccordi a perfetta tenuta; sportelli muniti di serratura e ganci di sicurezza per non costituire pericolo per gli occupanti ed evitare la caduta del carico; lo specchio retrovisivo efficiente e collocato in modo da consentire l'avvistamento dei veicoli da tergo (le modalità di applicazione conformi alle norme di cui all'art. 217 del regolamento di esecuzione del Testo Unico).

Senza pretendere di criticare sistemi di manutenzione in uso presso altri eserciti, sistemi del resto perfettamente coerenti al metodo di addestramento ed alla unificazione del materiale, il miglior modo per garantire la efficienza del veicolo è quello di seguire le istruzioni date dalle case costruttrici nelle pubblicazioni sull'uso e manutenzione.

Queste pubblicazioni costituiscono dotazione di macchina e vengono consegnate al cliente all'atto dell'acquisto del veicolo.

In sede di accertamento infortunistico è perciò conveniente che il perito si accerti se le istruzioni sulla manutenzione dei vari organi sono state osservate dal conducente perchè è molto frequente la constatazione che il mancato funzionamento di qualche organo meccanico deve attribuirsi, esclusivamente, a difetto di manutenzione.

In determinati casi, l'esame del veicolo dovrà estendersi alla « sagoma limite » per accertare che il veicolo, a pieno carico, non abbia superato le misure di m 2,50 di larghezza e di m 4 di altezza dal piano stradale. La lunghezza massima consentita varia da m 6 per i veicoli ad un asse fino a m 18 per gli autotreni secondo una precisa casistica enunciata dall'art. 32 (capo II) del T. U.

Anche il peso trasportabile è regolato dall'art. 33 (capo II); esso non può eccedere i 50 quintali per i veicoli ad un asse, gli 80 quintali per i veicoli a due assi e 100 quintali per quelli a tre o più assi.

I dati segnalati si riferiscono al peso complessivo e comprendono il peso del veicolo più il carico trasportato. L'art. 33 determina inoltre il carico trasportabile da quei veicoli muniti di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada non sia superiore ad 8 kg per cm² e, quando nei veicoli a tre o più assi la distanza fra due assi contigui non sia inferiore ad 1 metro.

Costituiscono pure elementi d'indagine l'osservanza delle disposizioni date dall'art. 78 del T. U. e dagli articoli 260 e seguenti del regolamento sugli organi di traino: ganci applicati sui veicoli trattori; occhioni applicati ai timoni dei veicoli tranati; timoni dei veicoli trainati.

L'accertamento relativo al veicolo comprende l'annotazione delle sue caratteristiche rilevabili dal libretto di circolazione: casa costruttrice, tipo, posizione della guida, numero dei passeggeri consentiti, destinazione tecnico-commerciale del veicolo.

Tutti i veicoli portano stampigliato sul telaio o sulla scocca ed in corrispondenza di una superficie piana del basamento del motore un numero o una combinazione di lettere e numeri che distingue la serie e la progressione numerica del materiale Il rilevamento di questi dati non è sempre agevole, tuttavia, in caso d'incidenti è necessario procedere alla loro rilevazione ed al confronto con le analoghe annotazioni della carta di circolazione.

Le caratteristiche più importanti, che non possono essere trascurate dall'esperto d'infortunistica, riguardano:

— il passo (distanza tra gli assi delle ruote dello stesso lato);

— la carreggiata (distanza tra le mezzerie di due pneumatici di uno stesso asse misurata sul piano di appoggio);

— l'angolo di sterzo (angolo compreso tra le proiezioni orizzontali dei piani passanti per l'asse longitudinale del veicolo e per la mazzeria della ruota interna anteriore nella posizione di massima sterzata);

— le misure d'ingombro (lunghezza, larghezza e altezza massima del veicolo);

— la tara (peso del veicolo in ordine di marcia con esclusione del peso delle persone e del carico);

— il carico utile (si ottiene sottraendo dal peso massimo del veicolo a carico completo la tara ed il peso del personale trasportato).

Per poter procedere ad una accurata analisi delle avarie sofferte da un autoveicolo dopo un incidente stradale è indispensabile un'adeguata conoscenza tecnica degli organi che lo costituiscono e delle loro funzioni. In generale la dinamica infortunistica interessa, particolarmente, la sagoma esterna delle carrozzerie. Gli organi adiacenti ad essa che risultano più esposti agli urti sono:

— gli organi di sospensione e traslazione (balestre, molle, ammortizzatori, ruote, pneumatici...);

— i complessivi direzionali (sterzo, scatola, tiranti, accoppiamento ruote),

— gli organi di frenatura;

— gli accessori d'illuminazione.

Questi organi, come abbiamo detto, sono per la loro dislocazione maggiormente soggetti a danneggiamenti in caso di collisioni ma sono pure essenziali perchè il mancato funzionamento di uno di essi può essere causa diretta ed efficiente di un infortunio stradale.

Infatti gli organi di sospensione e traslazione costituiscono il complesso dell'apparato anteriore del veicolo con gli organi per il molleggio, la guida (funzionalmente), la trasmissione (se anteriore), la frenatura che, in una parola, si chiama avantreno.

Al momento della collisione, la composizione vettoriale delle forze vive possedute dai veicoli costituisce la forza d'urto.

Una parte di questa forza è assorbita da reazioni calorifiche, una parte viene interessata in un lavoro di deformazione di elementi resistenti, la parte residua determina l'impulso di moto che spinge i veicoli nella posizione statica finale.

L'indagine infortunistica deve localizzare esattamente la zona che ha subito il lavoro di deformazione. A tale scopo il corpo del veicolo viene diviso con piani verticali passanti per un sistema di assi cartesiani avente origine nel suo centro geometrico e l'asse principale coincidente con l'asse longitudinale del veicolo medesimo.

Ne risultano quattro settori: 1) antero destro; 2) postero destro; 3) postero sinistro; 4) antero sinistro.

Questa suddivisione in settori viene integrata da altre indicazioni: frontale (distinguendo la parte sinistra dalla destra); laterale destra (parte anteriore e posteriore); posteriore (lato sinistro e lato destro); laterale sinistra (anteriore e posteriore).

Per maggiore esattezza nella localizzazione del danno si possono misurare le distanze dal piano di appoggio oppure da particolari strutturali bene evidenti sul veicolo e, possibilmente, fotografare la parte danneggiata.

L'incidenza delle direzioni di urto viene misurata in gradi riferendola all'angolo compreso fra gli assi longitudinali dei veicoli ed indicando il quadrante di provenienza del veicolo collidente rispetto al veicolo colliso.

Praticamente si misura in gradi sessagesimali, da 0° a 360°, l'angolo compreso tra l'asse longitudinale del veicolo colliso preso come origine, tenendo conto del senso di moto, con l'asse longitudinale del veicolo collidente ma calcolato come se il movimento di questo avvenisse in senso contrario al moto reale

Sul luogo del sinistro l'esame delle avarie si compie a vista, limitatamente alla forma, disposizione, dislocazione e andamento delle avarie sofferte; questo esame superficiale dovrà essere approfondito successivamente per verificare la funzionalità dei complessivi meccanici eventualmente interessati nella fase di urto.

Le componenti della forza d'urto provocano reazioni dei fulcri dinamici con effetti di compressione, stiramento, flessione, taglio, torsione, che il perito deve osservare e descrivere accertandosi inoltre se l'azione dinamica, rilevata nel suo punto di applicazione, ha determinato modifiche temporanee delle strutture suscettibili di riparazione, oppure modifiche permanenti, essendosi raggiunti o superati i limiti di carico tollerabili, in tal caso l'organo o la struttura non è più suscettibile di riparazione.

Queste azioni meccaniche, riferite alla struttura metallica, scatolata del veicolo, si distribuiscono per onde dinamiche in modo da sottoporre a forte tormento e possibili deformazioni anche particolari situati al di fuori della zona d'impatto.

Indipendentemente dalla presenza di altri autoveicoli, il sinistro stradale può essere determinato dal mancato funzionamento di qualche suo organo sia rigido che articolato, in tal caso l'accertamento tecnico dovrà estendersi alle parti meccaniche per determinare quale anormalità di funzionamento può essere ritenuta causa diretta ed efficiente o concomitante dell'episodio infortunistico.

L'uomo. — Il perfezionamento e la potenza conferita alle macchine moderne hanno superato lo scopo di farne strumenti per facilitare e incrementare il lavoro umano. Oggi l'uomo deve adattarsi alla macchina. Ma, se il progresso delle scienze e lo sviluppo della meccanica è stato rapido, l'adattamento dell'uomo ai nuovi mezzi è avvenuto più lentamente giustificando la frequenza del fenomeno infortunistico dovuto agli errori degli uomini.

Questo fenomeno risulta specialmente evidente nella circolazione stradale dove l'accoppiamento tra l'uomo e le macchine ha originato una continua fonte d'inconvenienti di natura individuale e sociale.

Mentre i difetti mecanici degli autoveicoli e le deficienze costruttive delle strade contribuiscono in misura molto modesta al determinismo dell'infortunio stradale, altissime risultano le quote percentuali quando sono riferite a cause inerenti al fattore psico-fisiologico o al fattore tecnico-professionale degli utenti della strada.

La componente umana rappresenta dunque l'aspetto più preoccupante della genesi infortunistica e su di essa bisogna rivolgere tutta la nostra attenzione nel tentativo di ridurre il contributo di sangue ed i rilevanti danni economici che costituiscono un prezzo troppo elevato per l'aumentato potere dell'uomo su questa terra.

La scienza, che ha guidato l'uomo nella progettazione delle possenti e veloci macchine per dominare lo spazio, viene posta, analogamente, a servizio dell'uomo per difendersi dall'impeto dei complicati congegni che lui stesso ha realizzato nella febbrile lotta contro l'inesorabile incalzare del tempo.

La psicologia applicata usa infatti i metodi della psicologia sperimentale per la ricerca di risultati pratici diretti a rilevare, nell'uomo, l'abilità, la celerità dei gesti oppure la disattenzione, il contegno impacciato e, desumendo il comportamento umano di fronte alle varie situazioni della vita collettiva in rapporto al traffico stradale, determina le cause per le quali gli utenti della strada provocano gli incidenti di circolazione.

Mediante lo studio dei rapporti tra corpo e spirito la psico-fisiologia umana concorre alla classificazione psicologica dei soggetti nei diversi tipi, suscettibili, a loro volta, di determinati comportamenti.

La predisposizione agli infortuni stradali è dominata dal fattore individuale cioè da un comportamento psico-fisiologico particolare responsabile di un grande numero d'incidenti che non hanno alcuna relazione con le manovre necessarie alla guida.

Se si considera l'individuo inserito nella collettività nella quale vive, l'oggetto delle ricerche, nella prevenzione degli incidenti del traffico, non è più l'individuo propriamente detto ma il complesso individuo-ambiente, complesso psico-sociale che perde il suo preciso significato se uno dei termini viene considerato isolatamente.

Il « fattore umano » rimane tuttavia un concetto vago e poco intuitivo.

Alcuni lo considerano come un difetto o come un comportamento inadatto della vittima, altri lo considerano un termine equivalente al fattore tecnico, designando in tal modo le condizioni difettose dell'ambiente che si

possono riassumere nelle cattive condizioni di circolazione, illuminazione insufficiente, difetti meccanici delle macchine, scarsa aderenza sul piano stradale, ecc. L'influenza di queste speciali condizioni sugli infortuni stradali è mal determinata soprattutto per la difficoltà di misurare l'effetto di una semplice variabile in una situazione dove si hanno più variabili incontrollate. Anche nel fattore umano propriamente detto l'incertezza permane poichè l'imprudenza, la negligenza, le abitudini, l'ignoranza, l'inesperienza, la distrazione, i difetti fisici, possono attribuirsi tanto ai costruttori quanto ai conducenti, pedoni, agenti del traffico od al personale preposto alla manutenzione delle macchine o delle strade.

Il dott. prof. Carmine Mincarelli, nelle lezioni di psicologia applicata svolte ai frequentatori del corso d'infortunistica stradale, ha posto in rilievo le difficoltà che s'incontrano allorchè, volendo individuare la casualità dell'incidente s'indaga su una serie di cause considerando ogni condizione difettosa come l'effetto di una ignoranza o incapacità umana. Le stesse difficoltà s'incontrano se, al contrario, si riporta ogni « defaillance » umana a delle condizioni materiali. E' vero che è sempre possibile riportare le cause di un evento a condizioni materiali od umane ma se si classifica una causa d'incidente in una precisa categoria non sarà facile classificarla in un'altra.

Ogni incidente di circolazione presenta caratteristiche particolari che, difficilmente potrà identificarsi con una unica causa: fattore tecnico, fattore umano; la casualità non è lineare, di tipo cioè meccanicistico, ove lo stesso effetto segue sempre la stessa causa.

La genesi infortunistica ha rapporti con casualità di tipo dialettico, ove l'effetto segue la causa ma può, a sua volta, divenire anche la causa; si hanno spesso cause intricate le une nelle altre con azione reciproca e scambi di posto per cui divengono effetti o riproducono ciò che, precedentemente, era stato l'effetto.

La tendenza moderna è diretta ad annullare la fatalità nell'infortunio.

Bisogna infatti reagire contro questo fattore imponderabile perchè conduce ad atteggiamenti passivi di fronte agli incidenti del traffico. Ogni incidente è prodotto da cause che sono determinabili e di conseguenza influenzabili, solo che, talvolta, riesce difficile questa determinazione.

Per azzardo dobbiamo intendere l'assenza di necessità che non è una espressione vuota di significato ma che si può definire come equivalente al contrario della necessità cioè alla contingenza. La contingenza esprime, a sua volta, un tipo di legame particolare tra certi fenomeni. Non assenza di legami o assenza di casualità ma un modo originale della casualità che non si confonde con la necessità.

Contingenza e necessità non s'identificano e non sono separate ma costituiscono egualmente un'unità indissolubile. Un legame necessario è inseparabile da un fenomeno perchè ogni volta che si produce la necessità si produce. Un legame contingente è invece separabile perchè ogni volta che il fenomeno si produrrà la contingenza potrà apparire o potrà non apparire.

Dalle osservazioni fatte possiamo trarre le seguenti conclusioni:

— non si ha « un fattore umano » ma « dei fattori umani » che possono essere imputati a persone diverse;

— l'incidente difficilmente potrà essere riferito ad una sola causa;

— l'influenza del « caso » deve essere valutata tenendo conto della unità spesso indissolubile tra fattori materiali e fattori umani;

— la causa principale deve essere sempre ricercata ricordando il principio logico secondo il quale ciò che è contingente in una certa situazione può divenire necessario in un'altra;

— nel ricercare le leggi che determinano l'incidente stradale si deve tener conto della psicologia dell'uomo;

— la psicologia non deve limitarsi a studiare l'individuo in se stesso ma anche la relazione esistente tra l'individuo e l'ambiente sociale.

Il comportamento dei conducenti di autoveicoli è regolato da attitudini e facoltà ereditarie o acquisite. I difetti personali ereditari o acquisiti come la mancanza di sicurezza, il carattere violento, l'eccitabilità, l'idiozia, l'ignoranza delle misure di sicurezza, ecc. costituiscono le cause immediate di azione pericolose oppure la causa di rischi meccanici o fisici.

La causa che determina l'infortunio può essere accidentale, indipendente cioè dalla vittima, e dovuta all'ambiente: caduta di massi, nebbia, strada bagnata, inefficienze meccaniche del veicolo; generalmente però questa causa si collega con un movimento, un atto della vittima che costituisce il « gesto nefasto » risultante da un automatismo acquisito.

L'influenza dell'automatismo nella genesi infortunistica è stata spiegata dal Paulov nella teoria dei riflessi condizionati.

Secondo questa teoria l'atto determinante l'incidente, « il gesto nefasto », è assimilato ad un riflesso condizionato non controllato. A causa della costante ripetizione, numerosi gesti finiscono per stereotiparsi (sistematizzarsi). Nella corteccia cerebrale si forma una stereotipia dinamica il cui mantenimento provoca una dispensa sempre più debole di energia nervosa. La stereotipia diviene inerte, difficile a superarsi od annullarsi in circostanze nuove sotto l'influenza di eccitazioni insolite. I gesti perciò escono dal campo della coscienza e divengono dei riflessi condizionati che si producono sempre nella stessa maniera allorchè la eccitazione iniziale entra in gioco.

Questo concetto s'intuisce facilmente pensando ai movimenti che compie automaticamente il conducente nell'usare il cambio di velocità. La ripetizione costante dello stesso movimento diminuisce la concentrazione volontaria dell'attenzione su di esso.

Quando il conducente, attraverso un paziente tirocinio, ha raggiunto la padronanza della manovra del cambio, il movimento si è meccanizzato, è

divenuto istintivo ed il rivolgervi l'attenzione ostacolerebbe la manovra invece di facilitarla. Il lavoro fatto sotto lo stimolo dei riflessi condizionati non tiene naturalmente conto di alcun elemento esteriore, talvolta però è controllato per l'intervento di altri riflessi che lo dominano. Così allo stimolo della voce può esserci una reazione di prudenza dovuta all'istinto di conservazione che, come tutte le idee, ha il suo centro nella parte anteriore del cervello, ma se questa « idea di salvaguardia » non esiste, è oscurata o è annullata, l'autista giunge al gesto nefasto perchè il riflesso condizionato continua a funzionare automaticamente senza curarsi dell'ambiente, delle persone o del materiale.

Nell'ordinamento sociale moderno sono indispensabili le applicazioni pratiche della psico-fisiologia per la selezione del lavoro umano e, particolarmente, per la sicurezza della circolazione e la prevenzione degli infortuni stradali.

Le maggiori industrie nazionali dispongono infatti di « centri di psicologia applicata » per qualsiasi problema inerente al personale sia nella fase di reclutamento che nella fase formativa o di avanzamento dei quadri dirigenti.

I metodi di selezione si servono di « test » psicologici, « test » fisiologici ed anche di « test » promiscui. Le prove di psicologia applicata sono rivolte alla misura dell'intelligenza generale, dell'intelligenza meccanica, dell'abilità manuale, delle conoscenze tecniche, della memoria, dell'attitudine al ragionamento concreto ed al ragionamento astratto in modo da poter stabilire un appropriato profilo delle varie categorie.

Negli autisti, occorre rilevare con ricerche e « test » appropriati, le attitudini psichiche e fisiche necessarie alla guida. Per attitudine s'intende la predisposizione individuale a trarre profitto, con prontezza, da un ulteriore addestramento. I requisiti necessari per acquisire una buona attitudine alla guida di veicoli veloci vanno dalle ottime facoltà psicosensoriali visive ed uditive, alla buona capacità di reazione, alla capacità di reazione visivo-motoria, alla fermezza dei movimenti, resistenza alla fatica, intelligenza ed abilità tecnica.

L'esame selettivo viene effettuato con metodi analogici che ci diranno come un individuo, allo stato attuale delle cose, eseguirà un determinato lavoro e con metodi analitici attitudinali che ci daranno una visione di quello che possiamo aspettarci dopo il necessario periodo di addestramento.

Il prof. Mincarelli ha compiuto un interessante studio dell'attitudine fisica muscolare prendendo in esame 500 autisti, attori di mortali incidenti stradali, sottoposti a visita psicotecnica nei laboratori di psicologia applicata delle Ferrovie dello Stato.

I soggetti sono stati divisi in quattro gruppi secondo le età e sono state ricavate le percentuali degli incidenti lievi e gravi per ciascuna categoria d'incidente.

Si è in tal modo rilevato che le cause più frequenti degli incidenti gravi occorsi agli autisti fino a 24 anni di età riguardano l'eccesso di velocità ed il sorpasso senza accertarsi che la via fosse libera.

Nel secondo gruppo di autisti, di età compresa dai 25 ai 45 anni, la maggiore percentuale di incidenti riguarda il sorpasso senza accertarsi che la via fosse libera e solo il 13% l'eccesso di velocità.

Nel terzo gruppo di autisti, dai 46 ai 60 anni, gli incidenti sono dovuti, nella maggior parte, ad anormali condizioni fisiche ed in misura molto ridotta all'eccesso di velocità ed al non tenere la propria mano.

Nel quarto gruppo di autisti, di età superiore ai 60 anni, le cause degli incidenti si riferiscono, nella maggior parte, alle anormali condizioni fisiche, ed al ritardo nell'azione dei freni, seguono in percentuale molto inferiore le cause di incidente dovute al non mantenere la propria mano ed al sorpasso senza accertarsi che la via fosse libera.

L'indagine del prof. Mincarelli porta alle seguenti considerazioni:

La gravità degli incidenti di circolazione è elevata nei giovani fino a 24 anni di età, diminuisce nei soggetti di età superiore fino a 45 anni di età, aumenta nuovamente nei soggetti compresi tra i 45 e 60 anni. Invecchiando cioè gli autisti tendono ad essere in minor misura vittime di incidenti stradali perchè l'esperienza porta all'acquisizione pratica di metodi di sicurezza. Tra i 45 e 60 anni diminuisce nell'uomo la facoltà di ricupero, si manifestano infermità di usura o di deficit, diminuisce la prontezza dei riflessi, della vista e dell'udito, non sono infrequenti malattie cardiovascolari o diabetiche, per tali ragioni ad una diminuzione del numero degli incidenti corrisponde un aumento della gravità.

Le cause che influiscono sulla gravità degli infortuni, nei giovani, sono diverse, ma le più importanti possono individuarsi nella mancanza di addestramento e nei fenomeni provocati dalla fatica. La fatica infatti porta ad uno stato di grave perturbazione di tutte le funzioni del sistema nervoso centrale.

Altri fattori importanti che influiscono sulla capacità alla guida di autoveicoli sono le cosiddette attitudini senso-percettive ed intellettuali.

La sensazione è la facoltà che ci permette di divenire consapevole di un aspetto dell'universo. Molti fatti che avvengono attorno a noi sfuggono alla nostra attenzione perchè i nostri sensi non sono capaci di captarli. La memoria, cioè la facoltà di rievocare o rivivere un episodio od una situazione che ha colpito i nostri sensi, varia da individuo ad individuo.

Col passare del tempo, la ricostruzione di uno stesso episodio al quale hanno assistito varie persone, può essere fatta da ciascuno in modo incredibilmente diverso. Questo fenomeno, che può sembrare strano, è perfettamente spiegato da leggi psicologiche ed avverte gli esperti d'infortunistica ad essere molto prudenti nella valutazione di testimonianze fatte sotto giu-

ramento ed in perfetta buona fede quando esse si riferiscono ad un fatto avvenuto molto tempo prima.

Il tempo di reazione è pure molto importante e riguarda la misura del tempo impiegato, da ogni soggetto, per reagire ad uno stimolo sensoriale.

L'esame della personalità, infine, inquadra tutti i risultati delle prove attitudinali, essa viene posta in evidenza con « test » proiettivi della personalità basati su indagini del carattere, dell'intelligenza, dell'affettività del soggetto e tende a rivelare i motivi che possono influenzare il suo comportamento.

Questo esame è specialmente consigliabile nel vertiginoso e logorante clima della società moderna grave di apprensioni, pericoli, spaventi, che producono alterazioni funzionali facilmente degenerabili in pericolosi stati di nevrosi la cui invadenza è stata designata come... la malattia del secolo.

La manovra. — La norma di carattere generale enunciata dall'art. 101, titolo 8° del T. U. fa obbligo agli utenti della strada di comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione.

Questo principio sintetizza la condotta generica dei protagonisti del traffico. Le manovre eseguite in contravvenzione alle precise istruzioni date dal T. U. e chiarite, nel dettaglio, dal regolamento di esecuzione costituiscono comportamenti illeciti che creano disordine e possono essere causa di incidenti.

Le prime indagini che l'esperto d'infortunistica dovrà svolgere riguardano:

— l'osservanza delle norme di circolazione da parte dei responsabili dell'incidente;

— l'adozione di quella fondamentale prudenza voluta dalla legge nel compiere le necessarie manovre.

Essere prudente vuol dire adottare un comportamento atto a prevenire un qualsiasi incidente che sia ragionevolmente prevedibile tenendo in debito conto le possibili infrazioni altrui.

Un comportamento diverso, sostenuto dal diritto di fare legittimo affidamento sul corretto comportamento degli altri sarebbe pregiudizievole per la società in quanto porterebbe all'esercizio delle proprie ragioni.

Nella ricostruzione dei sinistri stradali ha molta importanza la determinazione della velocità alla quale procedevano i veicoli coinvolti nell'incidente. Nella fase d'urto, le forze vive accumulate dai veicoli durante la marcia, se non vengono assorbite e neutralizzate dalla forza frenante, producono i noti difetti distruttivi.

In questi casi l'entità dei danni prodotti può fornire un attendibile elemento di giudizio per la determinazione della velocità facendo riferimento alla resistenza dei materiali ed ai rispettivi carichi di rottura. Infatti, la forza in kgm che ha prodotto, ad esempio, il taglio di una lamiera, è facilmente

calcolabile in base alle dimensioni della lamiera stessa ed al carico di rottura di quel determinato materiale.

Questa forza si può ritenere equivalente alla forza viva posseduta dal veicolo:

$$Fv = \frac{Mv^2}{2}$$

dove

$$M = \frac{P}{g} \quad \begin{matrix}\text{(peso autoveicolo + peso passeggeri)} \\ \text{(accelerazione di gravità)}\end{matrix}$$

e quindi ricavare la velocità

$$V = \sqrt{\frac{2Fv}{M}}$$

Di solito, però, le azioni frenanti dei conducenti, in vista del pericolo, sono tempestive per cui le andature vengono moderate prima dell'urto e ridotte, conseguentemente, le forze cinetiche e l'intensità della collisione. Per ricostruire la velocità, con attendibile approssimazione è conveniente riferirsi alla eguaglianza:

$$Fv = Ff$$

che esprime il rapporto necessario tra forza viva e forza frenante per poter fermare il veicolo. La forza frenante $Ff = Pfs$ dove le variabili sono f (coefficiente di aderenza) ed s (spazio di frenatura in metri). La relazione intercorrente tra forza frenante e forza viva si può pertanto indicare con:

$$\frac{P}{g} \cdot \frac{V^2}{2} = P'fs$$

dove P' è uguale al peso massimo determinato per quel dato tipo di veicolo. Perchè si verifichi questa condizione è facile intuire che ad ogni variazione di P' dovrà corrispondere una variazione della velocità massima.

Nella progettazione dei freni da montare sugli autoveicoli, la forza frenante viene calcolata assumendo un peso maggiorato del veicolo rispetto al peso reale, può tuttavia accadere che il veicolo percorra itinerari a forte pendenza ed a pieno carico, in tal caso, agli effetti del calcolo della forza frenante il peso del veicolo non sarà più P ma $P.tg\alpha$ dove $tg\alpha$ rappresenta il rapporto percentuale della pendenza.

Come è noto, infatti, gli autotreni che a pieno carico marciano su strade in discesa mantengono velocità moderatissime.

Conoscendo il valore di $P = 18.000$ kg (peso del veicolo più sovraccarico), della velocità $v = 20$ m/s (pari a 72 km/h), del coefficiente di aderen

za $f = 0{,}70$ e di $P' = 10.000$ kg (peso massimo fissato nella progettazione dei freni per quel veicolo) si può stabilire lo spazio minimo in cui si fermerebbe il veicolo se i due pesi fossero uguali e quindi nulli agli effetti dello spazio di frenatura.

Infatti dalla relazione:

$$\frac{P'}{g}\,\frac{v^2}{2} = P'fs$$

si ricava che:

$$S = \frac{v^2}{2\,gf} = \frac{20^2}{2 \times 9{,}81 \times 0{,}70} = \frac{400}{13{,}73} = 29{,}13 \text{ metri.}$$

Se il carico del veicolo $P = 18.000$ kg per arrestare il veicolo nello spazio di 29,13 m la velocità non dovrà più essere di 72 km/h ma di 53 km/h perchè dalla relazione:

$$\frac{P}{g}\,\frac{v^2}{2s} = P'f$$

si ha:

$$v^2 = \frac{P'\,2gfs}{P} \text{ e quindi } v = \sqrt{\frac{P'\,2gfs}{P}}$$

sostituendo ai simboli i valori noti si avrà:

$$v = \sqrt{\frac{10.000 \times 2 \times 9{,}81 \times 0{,}70 \times 29}{18.000}} = 14{,}87 \text{ m/sec} = 53 \text{ km/h}$$

così pure lo spazio di frenatura se il veicolo procedesse a 72 km/h sua velocità massima col carico di 18.000 kg non sarà più di 29 m ma di 55 m circa.

$$s = \frac{P\,v^2}{P'\,2\,gf} = \frac{18\,000 \times 20^2}{10.000 \times 2 \times 9{,}81 \times 0{,}70} = 55 \text{ m}$$

spazio sproporzionato alla velocità da considerarsi indubbiamente imprudente.

L'art. 102 del Codice della strada fa obbligo al conducente di regolare la velocità del veicolo in relazione alle condizioni della strada dato che su fondo stradale conglomerato bituminoso si possono raggiungere anche velocità elevate senza pericolo di sbandamenti o di arresti in spazi eccessivamente lunghi mentre su fondi in terra battuta, anche a velocità moderata, si corre il pericolo di sbandamenti ed è difficile il controllo del veicolo durante le frenate.

Per verificare se la velocità è stata regolata in rapporto alle condizioni stradali si ricorre alla nota equazione:

$$\frac{P}{g}\,\frac{v^2}{2} = Pfs$$

dove il valore di (f) varia col variare delle condizioni della strada ed al variare di (f) dovrà, necessariamente, variare il valore di (v) per consentire al veicolo un arresto in uno spazio (s) ragionevole e non pericoloso.

Qualsiasi manovra realizzata dal conducente di autoveicoli è espressione della sua volontà e, come tale, soggetta alle condizioni fisiche e psichiche del soggetto. Ogni episodio infortunistico dovrà essere ricostruito nelle due fasi: precedente e successiva all'azione.

La prima fase sarà di « percezione », la seconda una fase di « reazione - azione ». L'azione può consistere in una frenata, un cambio di marcia, una sterzata o semplicemente un rallentamento. Uno degli aspetti più importanti di questo studio riguarda la progressione di tempo e di spazio relativa alle fasi precedente e successiva all'azione.

Tra le varie manovre, quella relativa al sorpasso si presta ad interessanti deduzioni teoriche.

Sia A la lunghezza di un veicolo in moto, B la lunghezza di un veicolo in sosta e Va la velocità del primo. Aumentando la velocità del veicolo A dovrà aumentare anche lo spazio d'inizio dello spostamento sulla sinistra e quello di rientro sulla destra. Per praticità assumeremo gli spazi di anticipo, di spostamento sulla sinistra e di quelli di rientro sulla destra uguali ai metri percorsi dal veicolo in un secondo. Sia dunque: $A = 4$ metri, $B = 4$ metri, $Va = 10$ m/s velocità del veicolo sorpassante.

Lo spazio necessario ad A per eseguire la manovra di sorpasso sarà:

$$s = A + B + 2\,Va = 4 + 4 + 2 \times 10 = 28 \text{ metri}$$

il tempo t sarà:

$$t = \frac{s}{v} = \frac{A + B + 2\,Va}{Va} = \frac{28}{10} = 2''\ 8/10$$

Se il veicolo B invece di essere fermo fosse in moto ad una velocità Vb il tempo necessario al sorpasso aumenterebbe in proporzione dell'aumentare della velocità Vb, e conseguentemente, al diminuire della velocità relativa $Va - Vb$. Se ad esempio $Vb = 5$ m/sec

$$t = \frac{Va - Vb}{s} = \frac{A + B + 2\,Va}{Va - Vb} = \frac{28}{5} = 5''\ 6/10$$

e ricordando che $s = t.v$ si ricaverà lo spazio necessario ad A per superare B nel caso che entrambi i veicoli siano in moto:

$$s = \frac{A + B + 2Va}{Va - Vb} \quad Va = \frac{4 + 4 + (2 \times 10)}{10 - 5} \cdot 10 = \frac{28}{5} \cdot 10 = 56 \text{ m}$$

spazio necessario ad A per superare il veicolo B. Naturalmente i valori ricavati hanno efficacia e giusta applicazione qualora la strada sia in buone condizioni ed asciutta poichè, diversamente, il valore di 2 Va potrebbe salire a 3 Va su strada in terra battuta e raggiungere i 6 Va su strade coperte di ghiaccio.

Nella ricostruzione del sinistro hanno molta importanza le cosiddette tracce di frenatura che molti confondono con le tracce lasciate dalle ruote sul terreno. Non tutti i segni visibili delle ruote sul terreno possono essere assunti quali elementi di base per la stima della velocità. Le tracce di frenatura vere e proprie sono quelle che esprimono l'esaurimento della forza viva già posseduta dal veicolo per effetto della contrastante forza frenante. Esse debbono rivelare la continuità del percorso dall'inizio dell'azione ritardatrice del freno al totale annullamento del movimento (posizione di arresto). Qualsiasi interruzione delle tracce di frenatura, dovuta ad urto contro ostacoli fissi o mobili pregiudica il procedimento per la ricerca della velocità La lunghezza delle tracce dice, perciò, poco o niente sulla velocità del veicolo. L'elemento base per la stima della velocità è dato dalla conformazione della prima parte del solco e dalla profondità del solco stesso nei terreni che il pneumatico è riuscito a scalfire. Nella frenatura con bloccaggio di ruote ha inoltre molta importanza lo stato delle sospensioni perchè prima che si verifichi il trascinamento delle ruote si deve verificare lo schiacciamento totale del molleggio anteriore. Ne viene di conseguenza che la traccia sul terreno risulterà più o meno marcata in rapporto alla compressione esercitata dalla massa del veicolo sulla sospensione anteriore. Questa compressione è naturalmente dipendente dalla velocità e dallo stato della sospensione medesima.

Quando tra ruote e piano viabile viene a mancare la necessaria aderenza una energica azione frenante può provocare lo « scorrimento » del veicolo. Le ruote infatti, rese immobili sui loro assi scivolano sotto l'impulso della forza viva non interamente assorbita e generano lo sbandamento e la perdita di controllo della guida. Questa anormalità del movimento, quando l'aderenza è scarsa, è perfettamente prevedibile e non può essere giustificata a causa di forza maggiore.

Il conducente ha perciò l'obbligo di procedere con le maggiori cautele ed a velocità ridottissima. In queste condizioni e nell'imminenza di un pericolo, il conducente sarà in grado di eseguire una normale frenata con pronto arresto senza ricorrere al bloccaggio delle ruote perchè con una decellerazione di circa 3 metri al secondo, corrisponderebbe ad un coefficiente di aderenza dello 0,30 ($d = f.g = 0{,}30 \cdot 9{,}81 = $ m 2,95) ed all'andatura di km 15 (circa 4 metri al secondo) l'arresto del veicolo è pressochè contemporaneo all'azione frenante.

Senza entrare in altri dettagli ricorderemo infine che, nelle strade in curva, l'esperto d'infortunistica troverà utili elementi d'indagine confrontando i valori dell'aderenza: $A = Pf$ con quelli della forza centrifuga:

$$Fc = \frac{Pv^2}{gR} \cdot \quad (R = \text{al raggio della curva}).$$

Il confronto tra i due risultati, qualora la Fc risultasse maggiore dell'aderenza proverà, in caso d'incidente, che il veicolo, non essendosi ribaltato non teneva la propria mano cioè ha percorso la curva con un raggio diverso da quello della strada.

L'elemento manovra presenta una varietà illimitata di esecuzioni perchè manifestazione soggettiva dell'uomo. L'esperto avrà tuttavia assolto egregiamente il suo compito ricostruendo l'episodio in rapporto alle leggi della meccanica per quanto riguarda il veicolo ed alle norme del codice della strada per quanto concerne il comportamento del conducente.

L'esito di questa duplice indagine congiunta alle considerazioni circa l'influenza che l'ambiente può avere avuto nel determinismo dell'infortunio forniranno gli indispensabili elementi all'autorità giudiziaria per una corretta impostazione giuridica dell'evento dannoso.

Ten. Col. aut. ALESSANDRO PERANI

LE MEMORIE DEL GENERALE MANSTEIN

VIII

La campagna di Crimea

(Dal 9° capitolo di « Le occasioni perdute »)

Il primo attacco a Sebastopoli.

Alla 11ª armata non restava ormai, che il compito di prendere l'ultimo baluardo del nemico in Crimea: il campo trincerato di Sebastopoli. Quanto più presto l'attacco fosse stato eseguito, tanto meno tempo si sarebbe lasciato al nemico per organizzare la sua difesa. E tanto minore sarebbe stato il pericolo di un intervento nemico attraverso il mare

In primo luogo si trattava certamente di circondare il campo trincerato. Era necessaria un'ulteriore avanzata dell'ala sinistra del 54° corpo d'armata e soprattutto di chiudere la falla tra essa e il 30° corpo d'armata sulla montagna a sud-est di Sebastopoli. Ciò imponeva una serie di difficili combattimenti di montagna per i quali il Comando di armata poteva impiegare la 1ª brigata da montagna romena, posta nel frattempo a sua disposizione.

Per l'attacco si doveva in primo tempo risolvere il problema delle forze. Era certo che le quattro divisioni, per il momento schierate attorno al campo trincerato, non erano sufficienti ad eseguire l'attacco. Inoltre risultava che il nemico, con l'aiuto delle misure già dette, aveva potuto portare di nuovo a 9 divisioni, in tempo relativamente breve, le sue forze. Questo fatto confermava la necessità di tagliare al nemico l'afflusso dal mare. Per il successo dell'attacco, la 11ª armata doveva dunque riunire tutte le forze da racimolare in qualche modo a disposizione. Ma d'altra parte era chiaro, che il nemico, in possesso del dominio incontrastato del mare, poteva, in qualunque momento, sbarcare in qualche punto per lui favorevole della costa e ciò fin tanto che questa non era assicurata a sufficienza.

Il Comando di armata si trovò di fronte al problema, di affrontare un alto rischio sottraendo forze al resto della Crimea e in particolare alla penisola di Kertsch, o porre in dubbio il successo dell'attacco con l'impiego di forze insufficienti fin da principio. Si decise per l'attacco.

Nelle disposizioni per questo furono di norma le seguenti considerazioni: Il nemico doveva essere impegnato da più parti possibili, per impedire che potesse concentrare le sue forze su uno dei punti attaccati del campo trincerato. Se si voleva far cadere il campo trincerato, bisognava mettere sotto controllo e al più presto possibile, il porto, quindi la baia di Severnaia.

Fin tanto che restava aperto l'accesso a Sebastopoli attraverso il mare, comunque le cose si mettessero, il nemico poteva sempre mantenere la superiorità dei mezzi e probabilmente anche delle forze. Il colpo essenziale doveva quindi essere condotto da nord o da nord-est in direzione della baia di Severnaia (cioè in modo del tutto

diverso da quanto era accaduto nella guerra di Crimea, nella quale gli alleati avevano il dominio del mare).

Non si arrivava sulla città, ma sul porto. Soltanto nel nord l'Armata poteva effettuare i trasporti delle sue numerose artiglierie di assedio. Il rifornimento munizioni di queste attraverso la montagna nel settore sud non era effettuabile date le difficoltà di trasporto. E lo era tanto meno, in quanto la strada costiera poteva in qualunque momento essere tenuta dal mare sotto il fuoco nemico.

Anche se nel settore nord le fortificazioni nemiche erano sicuramente più robuste e più numerose che nel settore sud, in questo il terreno presentava montagne rocciose ripide, con tanto maggiori difficoltà.

Inoltre nel settore sud la rete stradale era del tutto insufficiente. Si sarebbero prima dovuti effettuare faticosi lavori.

Sulla base di queste considerazioni il Comando di armata decise di effettuare l'attacco, con lo sforzo principale da nord-est. Nel sud si doveva effettuare un attacco secondario, essenzialmente per trattenere e deviare il nemico.

Al nord il comando del 54° corpo d'armata doveva attaccare con le sue quattro divisioni (22ª, 132ª, 50ª e la 24ª divisione fanteria nuova assegnata). Esso aveva ai suoi ordini anche la massa delle artiglierie pesanti. A sud, l'attacco secondario era affidato al 30° corpo d'armata il quale aveva a disposizione per detto scopo oltre la 72ª divisione anche la 170ª richiamata da Kertsch e la brigata da montagna romena.

Nello stesso tempo fu richiamata da Kertsch anche la 73ª divisione per essere tenuta pronta in riserva nel settore nord.

Così nella penisola di Kertsch non si era potuto lasciare altro che il 42° corpo d'armata (comando) con la 46ª divisione. Sui monti di Jaila si dovette impiegare il comando del corpo d'armata romeno da montagna con la 4ª brigata, perchè nella zona si era manifestato un forte e, fin da principio, ben organizzato movimento di partigiani. Questo movimento era alimentato dai numerosi dispersi (in montagna) dell'armata costiera e minacciava i rifornimenti, tanto sulle strade verso Feodosia, come a sud della montagna, verso il fronte di Sebastopoli.

Per la effettiva sicurezza della costa non rimanevano che le batterie costiere e le unità di seconda linea delle divisioni combattenti, oltre alla 8ª brigata di cavalleria romena, sulla costa orientale.

Certo, in vista del dominio del mare, tenuto dalla flotta russa, il rischio che l'Armata affrontò fu alto. Ma sembrò sostenibile, purchè l'attacco a Sebastopoli si fosse effettuato prima che il nemico potesse organizzare nel Caucaso, o nel Kuban, nuove forze per imprese dal mare. Era quindi di grande importanza il momento dell'attacco. Secondo i nostri calcoli i necessari spostamenti delle truppe e il munizionamento delle artiglierie potevano essere eseguiti entro il 27-28 novembre. Per detto termine fu pertanto fissato l'inizio dell'attacco.

In quel momento ci sorprese l'inverno russo, in verità in forma doppia, quindi tanto più intenso. Piogge incessanti caddero sulla Crimea, e in breve tempo resero impraticabili tutte le strade naturali. La rete stradale artificiale in Crimea comincia soltanto a Simferopoli. Fino a questo punto arriva dal continente soltanto una di quelle strade di campagna, nelle quali soltanto la superficie è spianata e che presentano fossi ai due lati. Nel periodo del fango, esse dovevano essere subito sbarrate, se non si voleva, a lungo andare, rovinarle completamente. Pertanto col periodo delle piogge cessò praticamente per l'Armata il rifornimento delle colonne, per quanto riguardava il tratto dal continente a Simferopoli.

Così i preparativi per l'attacco si protrassero a lungo. Invece che al 27 novembre potemmo cominciare con la preparazione d'artiglieria soltanto al 17 dicembre.

Era naturale che questa perdita di tempo si rivolgesse a vantaggio del nemico, che nella zona del campo trincerato non aveva nessuna difficoltà del genere. Inoltre, di giorno in giorno, doveva aumentare il pericolo di un intervento di nuove forze nemiche dal mare. In sostanza il 54° corpo d'armata nel settore nord e il 30° nel settore sud poterono passare all'attacco con un ritardo di tre settimane, una perdita di tempo che doveva dimostrarsi decisiva.

Ma già in precedenza il Comando di armata era stato posto di fronte a una grave decisione. In base alla situazione critica sorta presso Rostow, il Comando Supremo dell'esercito aveva ordinato la immediata restituzione della 73ª divisione e della 170ª divisione. Le obbiezioni dell'11ª armata,

che per tale ordine sarebbe stato impossibile l'attacco a Sebastopoli, ottennero soltanto che la 170ª divisione, già in movimento lungo la costa verso il 30° corpo d'armata, fosse lasciata all'armata. Del resto, essa sarebbe arrivata a Rostow troppo tardi. Ma questo non cambiò nulla al fatto, che con il ritiro della 73ª divisione venne a mancare, nel settore nord, la necessaria riserva per l'azione. Il Comando di armata si trovò a dover decidere, se nelle dette condizioni, poteva tentare l'attacco. Esso decise di osare.

Non è possibile descrivere nei particolari il corso dell'azione. In primo tempo si trattava di cacciare con un attacco di sorpresa, da est, il nemico dalla zona di sicurezza tra il Katscha e il Belbeck. Contemporaneamente si dovevano prendere al nemico i punti di appoggio nella valle del Belbeck e sul versante meridionale di essa. Successivamente si doveva spingere l'attacco attraverso lo spalto del campo trincerato a sud del Belbeck fino alla baia di Severnaia.

Il compito principale e il successo di questo combattimento era affidato alla valorosa 22ª divisione sassone, sotto il comando del brillante gen. Wolff.

Essa rastrellò dal nemico la zona avanzata del campo trincerato tra Katscha e Belbeck, assaltò, in cooperazione con la 130ª divisione attaccante a sud, le alture sul versante meridionale della valle del Belbek e assaltò la zona delle fortificazioni vere e proprie a sud di detto fiume. Ma il cuneo di attacco divenne sempre più ristretto, perchè la 50ª e la 24ª divisione, che dovevano muovere da est in direzione della baia di Severnaia, non avanzarono molto nel terreno montano straordinariamente difficile e in parte coperto da boscaglia impenetrabile.

Gli aspri combattimenti attorno ai bunker, tenacemente difesi dal nemico, logorarono le truppe al massimo. Tuttavia la punta del cuneo di attacco si avvicinò negli ultimi giorni di dicembre (si combattè anche nei giorni di Natale) al forte Stalin, con la conquista del quale, si sarebbe al minimo guadagnata l'osservazione per l'artiglieria sulla baia di Severnaia. Una unità di truppa fresca e l'avanzata fino alla baia di Severnaia sarebbe riuscita. Ma questa mancò a seguito della restituzione della 173ª divisione e non si potè nemmeno sostituirla con il più stretto ravvicinamento delle divisioni di attacco verso il cuneo di assalto.

In questa situazione l'armata fu sorpresa da sbarchi sovietici, prima presso Kertsch, poi presso Feodosia. Un pericolo mortale nel momento in cui tutte le forze dell'armata, salvo una divisione tedesca e due brigate romene, erano impegnate in combattimento avanti a Sebastopoli. Era perfettamente chiaro, che sarebbe stato necessario gettare al più presto forze da Sebastopoli sui punti minacciati. Ogni indugio poteva essere fatale. Ma si doveva abbandonare l'attacco su Sebastopoli, proprio nel momento bastava soltanto uno sforzo ancora per raggiungere almeno lo scopo del controllo sulla baia di Severnaia? Inoltre appariva certo, che dopo un successo sul fronte nord, sarebbe stato più facile svincolare forze attorno a Sebastopoli, più di quando anzitempo si fosse lasciato libero il nemico. Così perfino dopo lo sbarco dei russi presso Feodosia, l'armata decise assumere ancora il rischio che esisteva per ogni ora, della quale si fosse tardato a rendere libere forze da Sebastopoli.

In primo tempo fu ordinata soltanto la sospensione dell'attacco nella zona del 30°

corpo d'armata e fu posta in marcia verso la penisola di Kertsch la 170ª divisione.

Per contro in accordo col comandante il 54° corpo d'armata e i suoi comandanti di divisione doveva essere fatto ancora un ultimo tentativo sul fronte nord per raggiungere lo scopo dell'attacco: la baia di Severnaia.

Come sempre, la truppa diede fino all'estremo. La punta dell'attacco della 22ª divisione, costituita dal 16° reggimento fanteria sotto il comando del col. v. Choltitz, riuscì a penetrare nei reticolati del forte Stalin, ma poi si esaurì. Il 30 dicembre i comandanti delle divisioni di attacco segnalarono che ulteriori tentativi di continuare l'attacco non promettevano più alcun successo.

Il Comando di armata, dopo avere, con una decisa esposizione telefonica attraverso il Comando gruppo di armate, persuaso Hitler sulla necessità, dette l'ordine di sospendere definitivamente l'azione. Si dovette a malincuore dare l'ordine di ritrarre la fronte sulle alture a nord della valle del Belbek. Senza questa disposizione, non si sarebbero rese libere forze sufficienti. A lungo andare non sarebbe stata mantenibile assolutamente la posizione nel cuneo di attacco.

Che Hitler non approvasse questa decisione (che comunque egli stesso non avrebbe potuto cambiare) perchè contrastava al suo divieto fatto di recente: di cedere volontariamente qualsiasi palmo di terreno; importava poco rispetto alla responsabilità di fronte alla truppa, che aveva avuto tante vittime.

Questa decisione doveva essere presa proprio in riguardo alla truppa e per la sua conservazione.

Così era fallito il primo tentativo di prendere il campo trincerato di Sebastopoli. Rimaneva il vantaggio di un più stretto accerchiamento del campo, per cui erano necessarie forze minori, e il possesso di una base di partenza per un nuovo attacco. Anche il 30° corpo d'armata nel sud aveva conquistato importanti punti del terreno per una ripresa dell'azione. Modesta consolazione in relazione ai sacrifici fatti.

L'offensiva « Stalin » per la riconquista della Crimea.

Lo sbarco delle truppe sovietiche nella penisola di Kertsch, che aveva sorpreso la 11ª armata proprio nel momento in cui stava per essere decisa la battaglia sul fronte nord di Sebastopoli, si rivelò subito come più che una semplice manovra deviatrice dell'avversario. Radio sovietiche annunziarono che si trattava di un'operazione decisiva per la riconquista della Crimea, azione che sarebbe stata condotta su ordine e secondo piani di Stalin.

La lotta — così si annunziava — sarebbe terminata soltanto con l'annientamento dell'11ª armata in Crimea. Che questa minaccia non fosse soltanto di parole vuote, lo dimostrò subito il forte impiego di truppe dell'avversario, dietro il quale si sentiva la brutale volontà di Stalin, nello sciupìo delle forze, senza riguardo. Il 26 dicembre, il nemico, superando lo stretto di Kertsch, era sbarcato, in primo tempo con due divisioni, ai due lati della città di Kertsch. A questa operazione si collegarono sbarchi minori sulla costa settentrionale della penisola. Il comando del 42° corpo d'armata (gen. v. Sponeck), disponendo soltanto della 46ª divisione, per la difesa della penisola, si trovò in una situazione, certamente non invidiabile. Il conte Sponeck sollecitò allora, anche presso il Comando di armata l'autorizzazione a sgombrare la penisola di Kertsch, nella speranza di sbarrare questa sulla stretta di Parpatsch. Il Comando di armata non condivise il suo concetto. Se il nemico riusciva ad affermarsi a Kertsch, sorgeva un secondo fronte nella penisola e con ciò una situazione straordinariamente minacciosa per l'armata, fin tanto che questa non avesse occupato Sebastopoli.

Il Comando di armata dette pertanto ordine al 42° corpo d'armata che sfruttando il momento, ancora di debolezza dell'avversario appena sbarcato, rigettasse il nemico in mare. Contemporaneamente, per rendere disponibili tutte le forze della 46ª divisione, pose in marcia su Feodosia la 4ª brigata da montagna romena, e che stava attorno a Simferopoli e la 8ª brigata di cavalleria romena, impegnata nella sicurezza della costa orientale. Le due unità dovevano respingere tentativi di sbarco del nemico su Feodosia. Fu poi dato ordine all'ultimo reggimento ancora recuperabile della 73ª divisione, in partenza dalla Crimea, di portarsi da Genitschek a Feodosia.

Di fatto entro il 28 dicembre, la 46ª divisione riuscì a respingere le teste di sbarco nemiche a nord e a sud di Kertsch, salvo piccoli gruppi sulla riva settentrionale. Ciò nonostante il conte Sponeck sollecitò ancora l'autorizzazione a sgomberare la penisola di Kertsch. Il Comando di armata proibì tuttavia lo sgombero. Noi eravamo sempre dell'avviso, che dopo l'abbandono della penisola di Kertsch, si sarebbe caduti in una situazione che non poteva più essere dominata con le forze dell'armata.

Frattanto il 28 dicembre il 54° corpo di armata era passato all'ultimo attacco nella zona di Sebastopoli. Ma adesso il nemico passava a un colpo decisivo.

Al mattino del 29 dicembre, noi ricevemmo da Feodosia la notizia, che il nemico era sbarcato là nella notte, sotto la protezione di potenti forze navali.

Le deboli truppe che stavano a Feodosia (1 battaglione genio, auto-blinde e alcune batterie da costa; i romeni erano appena arrivati nella mattinata avanti a Feodosia) non avevano potuto impedire lo sbarco. Il collegamento telefonico con il comando del 42° corpo d'armata al centro della penisola era interrotto. Tuttavia alle 10 giunse da detto comando un radiogramma, che Sponeck, in seguito allo sbarco nemico a Feodosia, aveva dato ordine di sgombrare immediatamente la penisola di Kertsch.

Un contrordine del Comando di armata non fu più ricevuto dal 42° corpo d'armata.

Per quanto fosse fondata la preoccupazione del comando del 42° corpo d'armata, di essere tagliato nella penisola di Kertsch con la 46ª divisione dalle truppe sbarcate a Feodosia, noi non ritenemmo che una ritirata precipitosa potesse, in qualche modo migliorare la situazione. Se in quel momento si lasciavano liberi i resti dell'avversario a Kertsch, esso avrebbe subito inseguito la 46ª divisione.

Questa si sarebbe venuta a trovare nella stretta di Parpatsch, tra due fuochi.

Contemporaneamente al divieto di sgombero di Kertsch (che come già detto non fu ricevuto dal 42° corpo d'armata), il Comando di armata dette ordine al comando del corpo d'armata da montagna romeno di rigettare senza indugio in mare il nemico sbarcato a Feodosia operando con le due brigate, citate in precedenza, e con un reggimento motorizzato romeno, che si trovava in movimento. Veramente noi non ci facevamo illusioni sullo spirito offensivo delle unità romene. Ma a Feodosia, il nemico non poteva avere a disposizione che

poche forze. Un attacco deciso doveva colpirlo in un momento di debolezza, e ritenemmo che al minimo i romeni sarebbero riusciti a contenere il nemico in una stretta testa di sbarco, in attesa che sopraggiungessero rinforzi tedeschi.

Le operazioni nella penisola di Kertsch.

Anche questa speranza doveva certamente infrangersi subito. Non solo non riuscì l'attacco del corpo d'armata romeno da montagna su Feodosia, ma i romeni, davanti a pochi carri armati sovietici, si ritirarono fino ad est di Starj-Krim. In verità la 46ª divisione raggiunse a marce forzate la stretta di Parpatsch. Essa aveva dovuto abbandonare sulle strade ghiacciate la massima parte dei suoi pezzi.

Le sue truppe erano inoltre completamente esaurite per lo sforzo della ritirata. Dietro ad essa il nemico avrebbe potuto, dalle piccole teste di sbarco rimastegli ancora, passare subito all'inseguimento. Il mare ghiacciato nello stretto di Kertsch gli consentì di fare rapidamente affluire nuove forze.

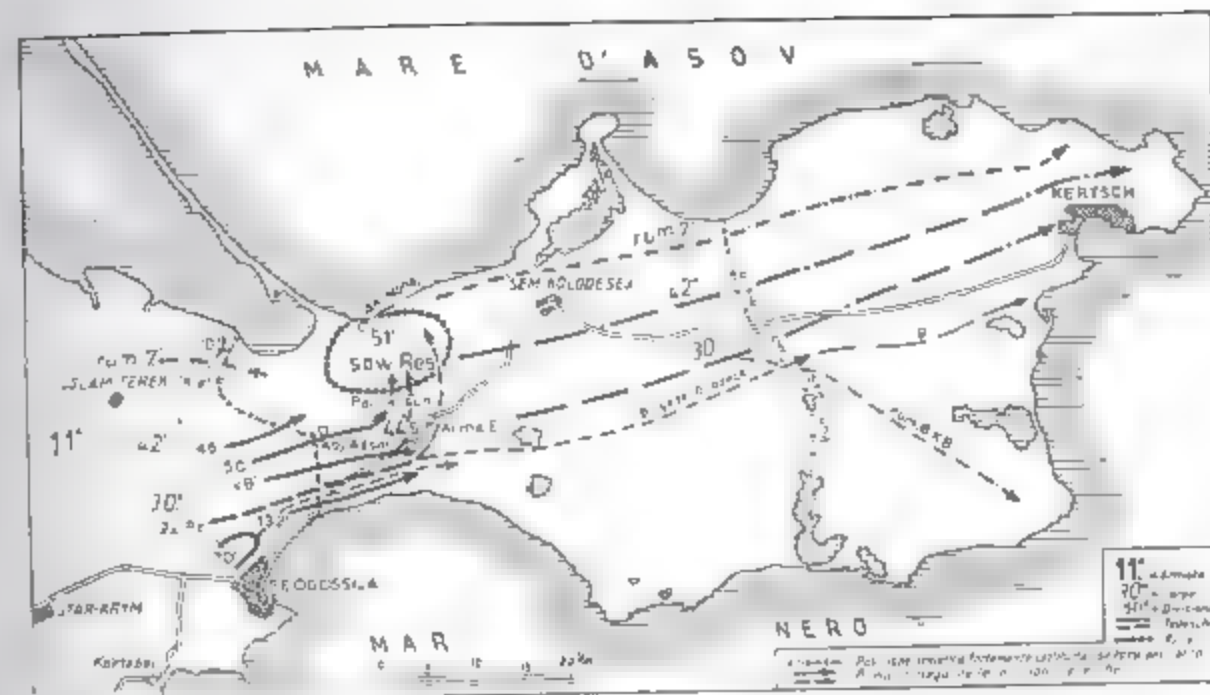
Se il nemico avesse sfruttata la situazione favorevole e avesse incalzata la 46ª divisione, e nello stesso tempo avesse da Feodosia spinto decisamente i romeni in ripiegamento, la situazione dell'armata su questo nuovo fronte stabilitosi ad est, sarebbe stata senza speranza. Non solo, ma sarebbe stato compromesso il destino dell'intera 11ª armata. Un avversario risoluto avrebbe potuto con una puntata di poche forze su Dslankoj interrompere l'intero rifornimento dell'armata. Le forze fatte affluire da Sebastopoli (la 170ª divisione e dopo la sospensione dell'azione al nord anche la 132ª divisione) non potevano arrivare nella zona a ovest e nord-ovest di Feodosia, prima di 14 giorni. Il nemico non capì il momento favorevole.

Da documenti caduti in nostro possesso, risultò che la 44ª armata, sbarcata presso Feodosia, aveva avuto, in primo tempo, soltanto l'intenzione di avanzare, entro il 4 gennaio, con le sue sei divisioni, già disponibili in quel momento, fino alla zona a ovest e nord-ovest di Starj-Krim, per poi stabilirsi a difesa sulla linea raggiunta. Evidentemente l'avversario, anche con una superiorità triplice, non si era arrischiato in una operazione a largo raggio, condotta arditamente, che avrebbe potuto recare la caduta dell'11ª armata.

Probabilmente esso voleva prima sentirsi ancora più forte.

Ma nemmeno la linea a est di Starj-Krim venne di fatto raggiunta dal nemico.

La 51ª armata russa giunta attraverso Kertsch seguì la 46ª divisione soltanto lentamente, piuttosto incerta. E in primo tempo la 44ª armata, sbarcata presso Feodosia, avanzò soltanto cautamente nella direzione risolutiva verso ovest e nord-ovest.

Con nostra meraviglia, invece che nella direzione suddetta, essa, con forze piuttosto ingenti, mosse verso est, incontro alla 51ª armata. Evidentemente il nemico vide soltanto l'obbiettivo tattico: l'annientamento delle nostre forze nella penisola di Kertsch. Perdette di vista l'obbiettivo strategico: il taglio delle arterie vitali dell'11ª armata. Così con la esaurita 46ª divisione, il 213° reggimento fanteria, nel frattempo arrivato da Genitschek, e i romeni si riuscì a formare una linea di sicurezza, certo molto sottile, tra le pendici nord del monte Jaila e il Siwasch, ad occidente di Ak Monaj. A rinforzo delle truppe romene furono messi a loro disposizione tutti gli ufficiali, i sottufficiali e gli uomini di truppa esuberanti, perfino del comando.

La tragedia del gen. conte Sponek.

Il caso del conte Sponek dimostra la tragedia, cui spesso può essere portato un alto comandante militare dal conflitto tra l'obbedienza al dovere e il proprio concetto sulle necessità operative.

Egli sa, che in caso di mancata obbedienza, rischia la propria testa, tuttavia può trovarsi nella necessità di agire in contrasto con l'ordine. Un conflitto, che nella sua gravità capita soltanto a soldati.

Avuta notizia dello sgombro della penisola ordinato in contrasto col tassativo ordine del Comando di armata, io avevo esonerato il conte Sponek dal suo comando. Ma questo feci, non perchè egli avesse agito di proprio arbitrio.

Anche io ho dovuto spesso agire contro direttive di operazioni dello stesso Hitler, per non concedere ai miei comandanti in sott'ordine la facoltà di agire, in caso di necessità, secondo il proprio convincimento.

L'esonero di Sponek dal comando avvenne perchè io non ebbi la certezza che egli, in quel momento, fosse ancora capace di superare una situazione critica, quale quella della penisola di Kertsch.

Negli aspri combattimenti per il passaggio del Dnjeper, egli era stato esposto a responsabilità straordinarie. Al suo posto chiamai il valoroso generale, comandante della 72ª divisione: Mattenklott.

Naturalmente il conte Sponek richiese di poter giustificare il suo comportamento avanti al tribunale di guerra. Il processo era già stato ordinato da Hitler, che aveva richiamato il conte Sponek al Comando Supremo.

Nei giorni di massima tensione in Crimea, il processo si svolse poi presso il Comando Supremo, sotto la presidenza di Goering. Dopo breve svolgimento terminò con la condanna a morte, che fu da Hitler commutata in arresti di fortezza.

Al Comando di armata non fu comunicata la data del processo, nè io ebbi la possibilità di prendere posizione nel processo stesso

Per un giudizio obbiettivo su questo caso si deve dire: al conte Sponek si doveva assolutamente riconoscere, che egli si era trovato in una situazione straordinariamente difficile.

Di fronte alla proibizione del Comando di armata di sgomberare la penisola di Kertsch, era senza dubbio sorta una situazione nuova, con lo sbarco sovietico presso Feodosia. Il concetto che ormai tutto dipendesse dal fatto di mantenere la capacità combattiva della 46ª divisione per mezzo di un ritirata affrettata attraverso la stretta di Parpatsch, non era del tutto da respingere. Certamente il conte Sponek agì in base ad esso.

Quello, che certamente poteva essere contestato era il fatto, che, il comando del 42° corpo d'armata, con la sua segnalazione via radio, relativa al già ordinato sgombro aveva messo il Comando di armata di fronte al fatto compiuto, e, smontando il posto radio, aveva reso impossibile ogni intervento del Comando di armata per un'altra soluzione. Inoltre bisogna dire, che una ritirata precipitata, del genere di quella della 46ª divisione, non poteva essere il mezzo per assicurare il mantenimento dello spirito combattivo della divisione.

Sgombrando la penisola di Kertsch, tutto veniva a dipendere dal fatto, che la divisione raggiungesse in forze la stretta di Parpatsch. Se il nemico, a Feodosia avesse saputo agire, la divisione, arrivando a Parpatsch, non sarebbe stata in condizione di aprirsi la strada verso occidente.

Tutto un tribunale di guerra, costituito da comandanti con esperienza delle cose del fronte, non sarebbe pervenuto, come quello presieduto da Goering, a una sentenza del genere. In ogni caso si sarebbe dovuto concedere al conte Sponek l'attenuante, che egli, sotto la pressione di una situazione straordinariamente grave, credette, in piena coscienza, di non poter agire diversamente. Inoltre la prova da lui data, come comandante la 22ª divisione a Rotterdam e al passaggio del Dnjeper a Berisslawl avrebbe dovuto escludere un giudizio, come quello pronunziato.

Appena conosciuta la sentenza, con un rapporto al comandante del gruppo di armate io presi posizione a favore del conte Sponek e richiesi di essere ascoltato ancora una volta. Il feldmarschall v. Bock si associò completamente a questa mia presa di posizione. Il risultato fu una risposta di Keitel, con la quale questi, in forma brusca e del tutto ingiustificata, respingeva il nostro punto di vista. Tuttavia, come già riferito, si verificò la modifica della sentenza per parte di Hitler. Il generale Sponeck ha dovuto passare gli anni successivi nella fortezza di Germersheim. Ripetuti miei tentativi per ottenere la sua riabilitazione rimasero senza risultato. Egli fu poi spudoratamente fucilato per ordine di Himmler, dopo il 20 luglio 1944; fatto questo, che venne conosciuto soltanto dopo la fine della guerra. La sua memoria, come quella di un soldato di onore e di comandante, consapevole della sua responsabilità, sarà onorata da quanti lo conobbero.

E torniamo ora alla situazione dell'11ª armata.

Come già accennato, nei primi giorni di gennaio 1942 la via di rifornimento dell'armata, cioè la ferrovia Dshankoj-Simferopoli, restava praticamente aperta alle forze nemiche, sbarcate presso Feodosia e a quelle avanzanti da Kertsch.

La sottile linea di sicurezza, che si era potuto costituire, non poteva resistere ad un attacco in forze. Era certo che al 4 gennaio il nemico aveva già sei divisioni attorno a Feodosia. Fin tanto che non fossero arrivate le divisioni avviate da Sebastopoli, il destino dell'11ª armata restava attaccato ad un filo di seta. E il nemico cercò di impedire fossero allontanate forze dal fronte di Sebastopoli, in quanto ora esso era passato da parte sua all'attacco del le nuove posizioni non ancora rafforzate. In quei giorni costituì preoccupazione, soprattutto morale, il fatto che nei nostri ospedali di Simferopoli si trovavano 10.000 feriti, che non si erano potuti sgomberare.

A Feodosia i bolscevichi avevano ucciso i nostri feriti negli ospedali; in parte li avevano trasportati sulla riva del mare e lasciati gelare al freddo tagliente. Che cosa sarebbe accaduto se il nemico avesse espugnato la sottile linea di sicurezza ad occidente di Feodosia e fosse arrivato a Simferopoli? Tutto sembrava congiurare contro di noi

Forte gelo negli aeroporti di Simferopoli e Eupatoria, dai quali dovevano decollare gli Stukas e i bombardieri, non consentiva spesso il decollo nelle prime ore del mattino per attaccare gli sbarchi nemici. E' stato già detto che il nemico potè attraversare la strada di Kertsch, sul ghiaccio. E d'altra parte nemmeno le squadriglie bombardieri, che si trovavano a Cherson e a Nikolajew, potevano decollare, a causa delle locali condizioni atmosferiche.

A seguito della difficile situazione dei rifornimenti nelle settimane passate, non era stato possibile trasportare avena e foraggi per i cavalli. Questa mancanza aveva portato completo esaurimento dei cavalli delle truppe, che stavano sulla costa meridionale, dove non c'era foraggio. Così l'intera artiglieria ippo-trainata della 170ª divisione dovè superare la montagna tra Aluschta e Simferopoli, senza pezzi. Questi dovettero essere trasportati con autocarri.

In questa contingenza dovrei inserire una nota di altro genere. Nonostante le difficoltà di rifornimento, sopra descritte, l'armata escogitò tutti i mezzi (in parte con la riduzione del proprio razionamento) perchè ai numerosi prigionieri, che per mancanza di mezzi di trasporto, non si erano potuti trasferire, fosse assicurato un minimo di razione. Si è avuto il successo che la mortalità, nella media annuale, non raggiunse il 2%, cifra, che risulta straordinariamente piccola, se si pensa che una notevole parte di prigionieri erano feriti gravi o che essi erano caduti in nostre mani del tutto esauriti

Una prova del fatto che noi trattammo bene i prigionieri, la dettero questi stessi in occasione dello sbarco sovietico presso Feodosia. Qui c'era un campo con 8.000 prigionieri, la scorta dei quali era fuggita. Tuttavia questi 8.000 uomini non si gettarono affatto nelle braccia dei loro « liberatori » ma marciarono, senza scorta, in direzione di Simferopoli, cioè verso di noi.

Oltre a ciò l'armata fece tutto quanto stava nella sua possibilità per aiutare la popolazione civile. Questa soffriva la miseria, perchè i sovieti, prima dello sgombero della Crimea, per mezzo di battaglioni di distruzione, allestiti proprio allo scopo, e che formavano una parte dei predisposti partigiani, avevano distrutto quasi tutte le fabbriche, i molini, ecc., e avevano devastati tutti i depositi di viveri. In fatto di approvvigionamenti, la Crimea era, da tempo immemore, un territorio di sussidio. Il quartiermastro dell'armata, col. Hauch, e il bravo intendente di armata, Rabus, si sono, nonostante tutte le difficoltà, occupati in modo esemplare di questo problema.

Il successo di questo aiuto, come anche il rispetto, che noi portammo al loro atteggiamento religioso, ha portato, come conseguenza, che la popolazione della Crimea, tartara nella massa, si comportò verso di noi in modo assolutamente amichevole. Noi potemmo costituire perfino compagnie armate di tartari, a protezione propria, il cui compito era di proteggere i propri villaggi dalle incursioni dei partigiani annidati nei monti di Jaila.

Che in Crimea esistesse fin dal principio un forte movimento di partigiani, che ci dette molto da fare, si spiega col fatto, che la popolazione della Crimea, accanto ai tartari e a piccole rappresentanze di altri popoli, contava anche molti russi. Essi erano stati portati in parte nella Crimea soltanto sotto il regime bolscevico. Tra questi e tra numerosi dispersi dei primi combattimenti in montagna erano stati, in prevalenza, reclutati i partigiani.

Il movimento partigiano in Crimea era stato preparato da lunga mano.

Sulla inaccessibile montagna di Jaila i partigiani trovavano ricovero e vi avevano predisposti depositi di viveri e munizioni, in punti difficilmente accessibili.

Essi tentarono di bloccare le poche strade di accesso.

Proprio nella grave situazione descritta, nella quale anche tutte le truppe romene da montagna erano state impiegate sul fronte, i partigiani costituirono un notevole pericolo. Il movimento sulle strade potè essere mantenuto saltuariamente, mediante colonne

Del resto, i partigiani combattevano con estrema astuzia e ferocia, come da per tutto in Oriente. Essi non rispettavano nessuna regola del diritto internazionale. A protezione della truppa, come anche della pacifica popolazione civile, non rimase altro che, secondo le leggi di guerra, procedere contro ogni partigiano catturato. Quale pericolo essi abbiano rappresentato, quanto accuratamente doveva essere stata preparata la loro organizzazione, doveva risultare nella critica situazione dei primi giorni di gennaio.

Mentre nessuno poteva ancora prevedere, se si sarebbe riusciti a dominare il pericolo mortale per l'11ª armata, derivante dagli sbarchi presso Feodosia, e Kertsch, i russi agirono con un altro colpo. Il 5 gennaio, sotto la protezione di unità della flotta, avvenne un altro sbarco di truppe russe nel porto di Eupatoria

Nello stesso tempo scoppiò nella città, una rivolta alla quale parteciparono nuclei della popolazione e partigiani, infiltratisi da fuori. Le poche forze di sicurezza, presenti per la difesa della città e del porto, non poterono impedire lo sbarco, nè dominare la rivolta. Un reggimento di artiglieria romeno, impiegato nella difesa costiera, abbandonò le sue posizioni. Se non si riusciva subito a spegnere questo nuovo focolare, i russi potevano sbarcare qui nuove forze da Sebastopoli, e allora le conseguenze non si potevano prevedere.

Per quanto la situazione sul fronte di Feodosia fosse ancora grave, il Comando di armata dovette decidere di deviare su Eupatoria il 105° reggimento fanteria (il primo reggimento fatto partire dal fronte sud di Sebastopoli, su autocarri) con l'ordine di annientare al più presto possibile le forze nemiche sbarcate e con esse i ribelli civili. Il reparto esplorazione della 22ª divisione, che era disponibile, alcune batterie e il 70° battaglione genio erano già stati avviati su Eupatoria. In aspri combattimenti nelle strade riuscì alle truppe inviate a Eupatoria (in primo tempo sotto il comando del col. Ritter v. Heigl,

poi sotto il comando del col. Muller del 150° reggimento fanteria) di dominare la situazione. Specialmente i rivoltosi e i partigiani, trincerati in un grosso edificio, offrirono forte resistenza. Non rimase altro che far saltare questo fabbricato, dando il compito ad un reparto pionieri. Nei combattimenti nella città di Eupatoria cadde insieme con molti bravi soldati il comandante del reparto esplorazione della 22ª divisione col. v. Boddien, uno dei nostri più valorosi soldati, comandante assai amato dai suoi dipendenti. Egli fu colpito a tradimento da partigiani. Il 7 gennaio cessò il combattimento a Eupatoria. Le truppe russe sbarcate erano in parte cadute, in parte erano state catturate.

Furono uccisi circa 1.200 partigiani armati.

Frattanto la sottile linea avanti a Feodosia aveva miracolosamente resistito.

Ma occorreva ancora una settimana prima che le due divisioni, partite da Sebastopoli, potessero arrivare. Il Comando di armata aveva inoltre inviato il comando del 30° corpo d'armata, pel momento disponibile, sul fronte sud di Sebastopoli, per il contrattacco a Feodosia. Il comando era stato assunto dal gen. Fetter Pico, in sostituzione del gen. v. Salmuth, gravemente ammalato di itterizia

Nel frattempo l'avversario aveva sbarcato ancora altre truppe a Feodosia, e faceva avanzare nuove forze attraverso Kertsch. Nello stesso tempo la situazione sul fronte di Sebastopoli, dove adesso soltanto quattro divisioni tedesche e una romena mantenevano l'assedio, era divenuta molto tesa, a seguito di attacchi nemici dalla fortezza.

Il 15 gennaio il comando del 30° corpo d'armata e quello del 42° poterono finalmente muovere al contrattacco sul fronte di Feodosia. La decisione di dover ancora osare questo attacco fu grave. Infatti esso doveva essere condotto da tre divisioni e mezzo tedesche piuttosto indebolite e da una brigata da montagna romena contro un nemico, le cui forze erano ormai state aumentate a 8 divisioni e 2 brigate. Inoltre mentre il nemico disponeva di un certo numero di carri armati, anche se limitato, noi non ne avevamo alcuno. L'appoggio dell'aviazione era più che problematico, perchè gli aerei, negli ultimi giorni, a causa delle condizioni atmosferiche, non avevano potuto decollare verso Feodosia. Ciò nonostante, l'attacco dovette essere tentato. L'attacco riuscì, grazie al valore delle truppe, tra le quali si distinsero particolarmente il 105° reggimento fanteria e il 213° reggimento fanteria sotto il comando del valoroso col. Hitzfeld. Il reggimento si era già a suo tempo distinto nell'assalto al fosso dei tartari e nella conquista di Kertsch. Entro il 18 gennaio, Feodosia cadde in nostre mani. Il nemico aveva perduto 6.700 morti, 10.000 prigionieri, 177 cannoni e 85 carri armati. L'aviazione, come noi ora potemmo constatare, aveva, nonostante le difficoltà atmosferiche, svolta un'ottima azione, affondando parecchi trasporti. Ad occidente di Feodosia fu, in quei giorni, respinto un nuovo sbarco effettuato dal nemico, in piccola scala.

Col successo di Feodosia sorse naturalmente il problema, se sarebbe stato possibile l'immediato sfruttamento di esso per un completo rastrellamento delle armate sovietiche nella penisola di Kertsch. Per quanto il fatto fosse desiderabile, il Comando di armata dovette, dopo matura riflessione, concludere che, con le forze disponibili, non era possibile raggiungere l'obbiettivo suddetto.

Ciò tanto più che un reparto di carri

armati assegnato all'armata e due stormi da caccia del gruppo sud armate dovevano ancora arrivare, forze, che sarebbero state necessarie proprio per detta operazione.

Così il Comando di armata si vide costretto a rinunziare allo sfruttamento immediato del successo di Feodosia e contentarsi di rigettare il nemico fino alla stretta di Parpatsch. Su questa, l'armata poteva sbarrare la penisola di Kertsch nel tratto più stretto, tra il mar d'Azow e il mar Nero

Quello che ci indusse a questa limitazione di obbiettivo non fu certo mancanza di coraggio; ma il riconoscimento del fatto, che dopo gli sforzi eccessivi richiesti alla truppa, un'ulteriore esagerata richiesta avrebbe potuto portare a gravissimi contraccolpi.

L'« offensiva Stalin » prosegue.

Per quanto fosse stato scongiurato il pericolo mortale incombente sull'11ª armata, mediante la riconquista di Feodosia e lo sbarramento della penisola di Kertsch sulla stretta di Parpatsch, tuttavia noi non ci illudevamo che ora il nemico ci lasciasse tranquilli. Sull'intero fronte orientale, esso cercava di riparare alla sua sconfitta dell'estate, e di mantenere l'iniziativa.

Come avrebbe potuto rinunziare proprio alla Crimea? Il dominio del mare gli offriva qui particolari chances. Un successo in questa regione poteva, dal punto di vista politico nei riguardi dell'atteggiamento della Turchia, dal punto dell'economia di guerra mediante la riconquista delle basi aeree della Crimea per attacchi alla zona petrolifera romena, riuscire di importanza decisiva per l'intera situazione in Oriente. Infine il nemico, nella sua propaganda aveva allacciato la sua offensiva in Crimea strettamente al nome di Stalin.

Infatti noi accertammo che il nemico aveva fatto affluire altre forze nella penisola di Kertsch. Poichè esso disponeva del la strada ghiacciata « di Kertsch » poteva consolarsi della perdita di Feodosia e del suo porto.

L'esplorazione aerea accertava continuamente movimenti nei porti nemici del mar Nero, come negli aeroporti del territorio a nord del Caucaso.

Già al 29 gennaio la situazione del nemico indicava, che esso, sulla stretta di Parpatsch, disponeva di nuovo di 9 divisioni, 2 brigate fucilieri e 2 brigate corazzate. Anche sul fronte di Sebastopoli la sua attività era di nuovo aumentata, specie dell'artiglieria.

Di fronte a questi fatti, noi non avevamo altra risorsa che aspettare e predisporre tutto sui due fronti in modo che, in caso di attacco, fosse preparato al nemico il ricevimento più caldo possibile.

Per quanto il Comando Supremo dell'esercito avesse ormai riconosciuto la precarietà della nostra situazione, pure esso non potè, in vista dell'impegno di tutte le forze sul rimanente del fronte, in un primo tempo, aiutarci.

Per contro il maresciallo Antonescu ci inviò due altre divisioni di fanteria romene. Di queste, la 10ª fu impiegata nella sicurezza della costa occidentale, in particolare del porto di Eupatoria; la 18ª fu da noi inviata sull'ala nord del fronte di Parpatsch.

Dopo settimane esteriormente tranquille ma di fatto cariche di tensione, il nemico passò finalmente all'attacco, il 27 febbraio.

Sul fronte di Sebastopoli esso tentò di rompere la sottile linea di accerchiamento nel settore del 54° corpo d'armata verso

nord ed est. Di fronte a 4 divisioni tedesche e a una brigata da montagna romena, esso disponeva già nel campo trincerato di 7 divisioni fucilieri, 3 brigate e una divisione di cavalleria (appiedata).

Alle artiglierie di dette divisioni si aggiungevano le artiglierie del campo trincerato, in parte in cupole corazzate. Gli attacchi nemici, diretti specialmente contro la 22ª divisione della bassa Sassonia e la 24ª divisione sassone, furono, anche se sferrati in forze, respinti, grazie al superbo contegno della truppa e all'efficace azione dell'artiglieria.

Sul fronte di Parpatsch il nemico passò all'attacco con 7 divisioni fucilieri, 2 brigate e un certo numero di battaglioni di carri armati contro i due corpi d'armata 30° (170ª e 132ª divisione di fanteria) e 42° (36ª divisione e 19ª divisione romena).

Altre 6, forse 7 divisioni nemiche, stavano, con 2 brigate carri armati e 1 divisione cavalleria in seconda linea, pronte ad intervenire e, nel caso fosse riuscito lo sfondamento, per sfruttare il successo.

Mentre le divisioni tedesche poterono respingere l'attacco nemico, la 19ª divisione romena crollò; nella circostanza andarono perduti anche 2 gruppi di artiglieria tedesca, impiegati nel settore. Non rimase altro da fare, che gettare nella lotta la riserva, 213° reggimento fanteria e far accorrere dalla parte meridionale di questo fronte il comando della 170ª divisione e il 105° reggimento fanteria per arginare lo sfondamento nemico nella parte nord. Ma a causa del fango queste truppe con le loro armi pesanti non poterono avanzare che lentamente, così che l'avversario potè avanzare fino a Kiet (verso occidente), aprendosi così praticamente la stretta di Parpatsch verso nord.

Qui, come anche a Sebastopoli continuarono gli aspri combattimenti con non diminuita intensità fino al 3 marzo. Poi dalle due parti subentrò una pausa, per esaurimento. Sul fronte di Parpatsch si riuscì alla fine, sfruttando il terreno paludoso, a contenere l'irruzione nemica nella parte nord. Detto fronte fu talmente ristretto, che fu ricostituito di nuovo un fronte chiuso, anche se nel nord esso si spingeva verso ovest con un ampio arco.

Il 13 marzo, il nemico passò di nuovo al contrattacco. Questa volta esso portò in prima linea per l'attacco 8 divisioni fucilieri e 2 brigate carri armati. Di questi nei primi tre giorni dell'attacco ne vennero distrutti 136. Tuttavia in parecchi punti si addivenne a gravi crisi.

A dimostrare la intensità dei combattimenti, sta il fatto che i reggimenti della 46ª divisione, contro la quale si diresse l'attacco principale, dovettero nei primi tre giorni sostenere rispettivamente 10 e 22 attacchi.

Il 18 marzo il comando del 42° corpo di armata dovette comunicare che il Comando di armata non avrebbe potuto resistere ad un ulteriore contrattacco.

Frattanto dietro questo fronte era arrivata la 22ª divisione carri armati, nuova costituita e avviata dal Comando Supremo dell'esercito. In vista della situazione estremamente tesa, il Comando di armata decise di impiegare questa divisione per il contrattacco. Scopo di questo doveva essere ristabilito la linea principale, quale si svolgeva in precedenza nella stretta di Parpatsch, e nell'occasione tagliar fuori le due o tre divisioni nemiche, che stavano nell'arco del nostro fronte arretrato, all'ala nord. Io mi ero portato, con un ristretto nucleo dello S. M. ad un posto di comando, immediatamente dietro il fronte minacciato di Parpatsch, e ciò per poter per-

sonalmente controllare i preparativi del contrattacco, che doveva essere condotto dal comando del 42° corpo d'armata.

L'attacco, che ebbe luogo il 20 marzo, e al quale dovevano concorrere alle ali la 46ª e la 170ª divisione di fanteria, non riuscì. La divisione carri armati urtò, nella nebbia del mattino, contro una posizione sovietica di partenza per l'attacco.

Si dimostrò che era stato un errore del Comando di armata aver gettato in una grossa battaglia questa divisione di nuova formazione, senza un precedente addestramento di cooperazione. Mentre qui l'attacco fallì, sebbene fosse limitato ad un obiettivo relativamente ristretto, poche settimane più tardi, la divisione, dopo completato il suo addestramento di insieme con esercitazioni inspirate a situazioni di guerra, corrispose perfettamente ai compiti ad essa assegnati. Ma nella situazione estremamente tesa, cosa restava a noi se non tentare l'impiego della divisione carri? Comunque essa aveva procurato al nemico uno schok e nel momento più critico aveva devastato le sue posizioni di partenza per il nuovo contrattacco. Questo si svolse soltanto il 26 marzo e potè essere respinto dal 42° corpo d'armata. Il nemico aveva questa volta impiegato soltanto 4 divisioni, e ciò sia perchè le restanti sue forze avevano almeno momentaneamente esaurito nelle precedenti battaglie il loro spirito aggressivo, sia perchè esso preferì, in seguito al primo intervento dei carri da parte nostra, di contentarsi di un obiettivo soltanto limitato

Frattanto, mentre la 22ª divisione era in riordinamento dietro il fronte, era arrivata con i primi reparti anche la 28ª divisione leggera. Le nuove divisioni « leggere » non erano più come le prime: una cosa di mezzo tra corazzate e motorizzate; ma corrispondevano, per il loro ordinamento e armamento, più alle divisioni da montagna.

Più tardi furono poi chiamete: Jäger-Division.

Noi potevamo ora aspettare tranquilli il nuovo attacco nemico.

Questo si svolse, come ultimo sforzo nemico per la riconquista della Crimea, il 9 aprile e fu condotto con sei, forse otto divisioni fucilieri e con l'impiego di 160 carri armati. Entro l'11 aprile esso fu respinto con gravi perdite per il nemico. Lo spirito aggressivo del nemico era, con questa sconfitta, definitivamente esaurito. Le valorose divisioni, che nonostante l'enorme compito, avevano superato questa battaglia difensiva, potevano riposare, anche se non c'era possibilità di ritirarle dal fronte.

Ma il Comando di armata, dopo un inverno rigido e pieno di periodi di forti crisi, passò al suo nuovo compito: la preparazione della nuova offensiva per cacciare definitivamente i sovieti dalla Crimea.

(Traduz. del Gen. di Brig. Armando Lubrano).

di Didimo

LA FIGURA DEL VICE PRESIDENTE IN AMERICA

John Adams, il primo dei Presidenti a succedere a Giorgio Washington alla Casa Bianca, era solito dire che la funzione del Vicepresidente negli Stati Uniti doveva annoverarsi tra le più inutili escogitate dall'umana immaginazione. In seguito, anche nell'opinione popolare la figura del Vicepresidente in America è stata sempre considerata come quella di un uomo di paglia; ancora oggi è viva laggiù una barzelletta che racconta di due fratelli scappati di casa e dei quali non si udì parlare, perchè uno, fattosi marinaio, era andato lontano, e l'altro era diventato Vicepresidente.

Secondo le statistiche, ogni cinque Presidenti degli Stati Uniti uno muore qualche tempo avanti lo scadere della sua carica, ed allora soltanto, il suo sostituto, l'uomo di paglia, uscito dall'anonimo, si vede, di punto in bianco, balzato al primo posto sino alle prossime elezioni, dalle quali si può talvolta riuscire anche confermati alla suprema carica, come nel caso di Teodoro Roosevelt e, recentemente, di Harry Truman, i quali, una volta fuori dell'ombra della vicepresidenza, si sono rivelati grandi uomini di Stato che hanno dato particolare impulso alla politica della nazione americana. Ma neppure questo è servito a conferire maggiore prestigio alla carica di Vicepresidente il quale viene designato non in merito a particolari doti di sapienza politica o amministrativa, ma solo in quanto è capace di procurare un gran numero di voti favorevoli a quello che il suo partito propone come Presidente. E fatto questo, le sue funzioni si riducono al di sotto di quelle di un qualsiasi alto funzionario ministeriale.

Secondo la Costituzione statunitense, il Vicepresidente doveva venir considerato come « il secondo uomo migliore » della Nazione, un personaggio, cioè, che per potere e autorità veniva immediatamente dopo il Presidente, il « primo dei migliori ». Questo finchè la carica vicepresidenziale non venne coperta da un certo Aaron Burr, il quale, mentre si trovava ancora in funzione, uccise in duello un suo nemico personale e, accusato di omicidio, dovette riparare a New Orleans dove tentò di organizzare un movimento separatista che fallì miseramente. Ritornato vecchio a New York, dopo che il suo delitto era caduto in proscrizione, sposò una prostituta che poi, a ottanta anni, lo citò in tribunale per infedeltà. Ce n'era, così, più che abbastanza per gettare discredito su quella che dopo il Presidente avrebbe dovuto essere la figura di maggior prestigio alla Casa Bianca

Fu allora, 1804, che, con un emendamento apportato alla Costituzione del 1787, si stabiliva doversi mandare alla vicepre-

sidenza non la persona che alle elezioni aveva ottenuto il maggior numero di suffragi elettorali subito dopo il Presidente, ma un qualunque personaggio designato dal partito riuscito vittorioso alle elezioni. Il Vicepresidente era, così, non più il secondo della Nazione ma il secondo del suo partito, diventava una trascurabile appendice del Presidente, con funzioni formali e secondarie, come quella di dirigere le sedute al Senato, autorizzare gli onorari dovuti ai Senatori, proporre ogni anno cinque cadetti per l'Accademia della marina e due per la Scuola di guerra, con un'unica benemerenza, quella di aver procurato gran numero di voti per il Presidente, dopo di che veniva considerato poco più di un uomo di paglia.

Ora, però, le cose a questo riguardo accennano a un quasi radicale mutamento. Per le prossime elezioni presidenziali sono stati designati alla vicepresidenza due personalità di notevole valore e statura politica: Lyndon B. Johnson per il partito democratico e Henry Cabot Lodge per quello repubblicano, il primo, capo della maggioranza democratica al Senato, il secondo, ambasciatore degli Stati Uniti presso le Nazioni Unite dove ha esercitato le sue funzioni con particolare competenza ed energia, sino a conquistarsi larga popolarità anche all'estero. Sicuramente, anche questi due sono stati designati in vista del numero dei voti che ciascuno potrà guadagnare al proprio partito, Lyndon Johnson tra gli elettori di nove Stati del Sud, e Cabot Lodge nei sei della Nuova Inghilterra, ma è anche fuor di dubbio che a suggerire la loro scelta debba non poco aver contribuito la considerazione dei meriti politici e tecnici ad essi unanimemente riconosciuti. Comunque, sarebbe assurdo pensare che tanto l'uno quanto l'altro, una volta esaurita la loro funzione di « raccoglitori di voti », possano poi rassegnarsi a riprendere il tradizionale ruolo di uomo di paglia della Casa Bianca.

Già durante la malattia che per molto tempo costrinse all'inattività il Presidente Eisenhower, venne ventilata l'idea di creare una nuova carica nella gerarchia della Casa Bianca, quella di un « First Segretary of the Government », primo segretario di governo, direttamente responsabile e investito di autorità e poteri da poter pienamente sostituire nelle sue funzioni il Presidente le volte che questi per una ragione qualsiasi dovesse esserne impedito. Questo induce molti a essere quasi certi che dopo le prossime elezioni, la carica di Vicepresidente, chiunque dei due designati debba riuscire, tornerà a riavere il prestigio e i poteri originariamente contemplati dalla Costituzione del 1787, poteri paragonabili, in un certo senso, a quelli di Primo ministro.

INNI NAZIONALI

Tempo fa, un giornale inglese narrava dell'arrivo di un gruppo di ministri asiatici a Diakarta, ricevuti secondo tutte le norme del protocollo da quelle autorità e dalla musica della polizia locale che, dopo aver intonato l'inno nazionale dell'Indonesia, attaccò, quasi senza un minimo di intervallo l'uno dall'altro, gli inni dell'India, del Pakistan, di Birma e di Ceylon, tanti quanti erano i Paesi di provenienza dei visitatori. Solo che tanta prontezza non era dovuta a maestria dei suonatori i quali, per quanto si dessero l'aria di soffiare a più non posso, facevano soltanto finta di suonare, chè in realtà, a suonare per essi erano quattro grammofoni nascosti alle loro spalle. Bisogna convenire che al giorno d'oggi, con tanti nuovi Stati che sorgono continuamente come funghi in Asia e in Africa, la tempestiva conoscenza dei loro rispettivi inni mette in imbarazzo non solo la polizia di Diakarta, ma spesso anche le musiche militari di Paesi più progrediti che in occasione di visite ufficiali non sanno neppure a chi rivolgersi per ottenere lo spartito da suonare. Di qui l'utilità di una grossa pubblicazione curata dal musicologo inglese, Martin Schw, e dopo la sua morte continuata dal suo collega Henry Coleman, che raccoglie note e parole degli inni nazionali di tutti i Paesi riconosciuti Nazioni sovrane. Raccolta che, per le ragioni accennate, viene necessariamente aggiornata ogni anno.

Molti di questi inni sono senza parole, così quelli di Guinea, Marocco, Kuveit (difficile questo a rintracciarlo sulla carta geografica), Irak, Arabia Saudita e Unione delle Repubbliche Arabe, che ha adottato una melodia verdiana. Anche senza parole è la Marcia Pontificia dello Stato Vaticano, istituita nel 1949.

Le parole di molti inni sono idillicamente pacifiche e decantano le bellezze del paesaggio, altri, invece, minacciano ferro e fuoco a chi osasse attentare alla libertà del loro Paese, e, a questo riguardo, i più sanguinari sarebbero gli inni di alcune Nazioni sudamericane sorte nel secolo scorso. Le parole dell'inno della Liberia sono state scritte dal suo Presidente, e dal re Rama VI quello di Tailandia, mentre la Malaia alla melodia di un'antica canzone di amore ha adattato parole composte da una speciale commissione. Il più antico di tutti sarebbe l'inno del Giappone che si fa risalire al nono secolo, piuttosto recente, invece, quello della Cina comunista, composto nel 1929 su un discorso di Sun Jat-sen, il fondatore del Kuo-min-tang e primo Presidente della Repubblica cinese.

L'inno nazionale più breve di tutti è quello di Birma che ha un sol verso, mentre il più lungo è il greco coi suoi centocinquantotto versi. L'inno indiano, versi e musica, è opera del poeta Tagore, quello inglese, derivato da una melodia tedesca, con diverse parole è comune alla Svizzera e al Liechtenstain. Polonia e Jugoslavia hanno una stessa melodia, quella di un'antica canzone intonata dai legionari polacchi durante le guerre napoleoniche; le note della suggestiva musica composta da Haydn per l'inno dell'impero austriaco e adottato anche dalla Russia zarista, restano ancora nel « Deutscland ueber alles » della Germania occidentale, mentre l'Olanda vanta in Europa la più antica melodia nell'inno « Guglielm di Nassau » composto nella seconda metà del XVI secolo.

STORIE PARALLELE

« Non potrà mai esservi una pace comune, nè un generale benessere prima che non si abbiano idee comuni della storia », è un precetto formulato da uno scrittore inglese dopo la prima grande guerra mondiale, e che ora il delegato dell'Ecuador all'Unesco, Cristobal de Acevedo, ha fatto suo, rivolgendo agli scrittori un invito a scrivere una prima « Storia parallela degli Stati Uniti e dell'Unione Sovietica ». L'in-

vito è stato raccolto da due scrittori francesi, Louis Aragon, poeta di tendenze comuniste, e André Maurois, biografo di fama internazionale e studioso di storia inglese di idee liberali. Aragon scriverà della Russia, e a tale proposito avrebbe già ottenuto da Mosca la promessa di poter accedere negli archivi segreti sovietici, mentre Maurois scriverà degli Stati Uniti. I due si propongono di lavorare l'uno indipendentemente dall'altro, avendo in comune solo lo studio dello sviluppo della libera repubblica statunitense e della sovietica in Russia, circoscritto in epoche stabilite, e precisamente: il 1917, l'anno in cui gli Stati Uniti partecipano alla prima grande guerra mondiale, mentre in Russia scoppia la rivoluzione di ottobre; il 1940 in cui Stati Uniti e Unione Sovietica si schierano insieme contro Hitler e i suoi alleati; il 1960, l'anno della grande crisi nei rapporti dei due Paesi, nonostante i laboriosi tentativi di trovare un « modus vivendi ».

Aragon, acceso propagandista dell'idea comunista, si ripromette di essere obiettivo, di non attaccare i suoi avversari, limitandosi a far parlare solo i documenti originali, mentre il settantaquattrenne Maurois, che ha già scritto una grande storia degli Stati Uniti, si propone di insistere piuttosto nella descrizione della società americana, dei suoi modi di vita, della sua organizzazione, sicuro che la progettata storia parallela « contribuirà, sia pure in misura modesta, a creare una atmosfera di benevole comprensione tra i popoli ». Inoltre, per Maurois, questa storia dovrebbe dimostrare come « nonostante fondamentali differenze tra le due civiltà, queste hanno molto in comune per potervi trovare un terreno di mutua comprensione

A tale proposito, non sarà inutile ricordare ciò che, invece, un secolo fa, scriveva un altro francese su Stati Uniti e Russia, Alexis de Tocqueville, anche se in altra occasione questo Arcobaleno ne abbia già fatto cenno: negli Stati Uniti « il mezzo principale dell'operare è la libertà, nell'altra (la Russia) è la schiavitù. Il loro punto di partenza è diverso, differenti le loro strade, però ognuno sembra chiamato verso un segreto piano della Provvidenza, quello di avere un giorno nelle proprie mani la storia di mezzo mondo ».

IL DIARISTA DEI MILLE

Le celebrazioni del primo centenario della Spedizione garibaldina in Sicilia hanno, tra l'altro, riproposto alla lettura degli Italiani le « Noterelle di uno dei Mille » di G. C. Abba, il libro che tanto entusiasmò Giosuè Carducci, il quale ne sollecitò calorosamente la stampa (1880) ma che, invece, non incontrò le simpatie di Benedetto Croce, che gli preferiva un altro racconto, apparso molto più tardi, « I Mille da Genova a Capua » di Giuseppe Bandi che, come l'Abba, aveva personalmente partecipato alla Spedizione. Un libro, egli scrive, che senza avere pretese letterarie, « tra i libri di memorie garibaldine è uno dei più limpidi nel racconto e uno dei più persuasivi nel sentimento che lo anima

Ma « il più popolare e più ammirato libro garibaldino che allora venne fuori scrive lo stesso Croce, « sono le "Noterelle di uno dei Mille" dell'Abba, oggi più che mai celebrate, ma intorno alle quali, per altro, mi sarà consentito manifestare qualche obiezione. L'Abba si accinse all'opera

con alto spirito educativo e con sincera modestia personale », e con tutto questo, « il libro delle "Noterelle" mi pare che sia guasto da un errore di nobile origine, dal proposito dell'Abba di rendere omaggio al Garibaldi con un libro di arte e poesia, senza che alla poesia egli fosse portato da vena spontanea e potente. Prescelse a tal fine la forma di un diario, che si svolgesse come la seguenza di strofe di una piccola epopea. Ma un diario che sia diario, non può essere scritto ed elaborato trasportandovi le impressioni e i ricordi e i concetti che l'animo e la mente formano dopo che quegli avvenimenti sono giunti al termine, e hanno ricevuto il risalto e l'idealizzazione che è del passato; tra diario e canto epico, tra diario e composizione storica, c'è contraddizione. E poichè la posizione in cui l'Abba si era collocato, non era naturale nè coerente, egli fu portato, senza volerlo, ad aiutarsi con gli sforzi letterari, di necessità artificiosi. E duplice fu questa sua letteratura, la prosipografia, ossia i ritratti fisici dei personaggi, nelle linee dei loro corpi, nei tratti del loro viso, negli atteggiamenti e nei moti, per esaltarli in queste sembianze; e le reminiscenze e i riferimenti alla storia e alla poesia .

A conferma di questo suo giudizio, il Croce cita alcuni passi del libro, poi così conclude: « Strano: l'Abba che non si mette mai in vista tra i combattenti, e ci lascia ignorare affatto quel che egli personalmente fece, si mette di continuo in vista, nel suo libro, come letterato. E più strano ancora, questo gli accade, non per vano compiacimento letterario, ma per desiderio di offrire sculture e altorilievi al monumento dell'impresa garibaldina, come già le aveva dato il suo braccio. E, conseguenza di ciò, uno spirito, così moralmente fine e austero, si trovò a fornir materia, con le sue prosografie garibaldine, alla fastidiosa retorica del Marradi ("Rapsodia garibaldina") e al sensuale dilettantismo del d'Annunzio ("Canzone di Garibaldi").

UN TESTAMENTO DI PASTERNAK

Un americano, Jhan Robbins, che dalla sua comunità quachera fu inviato in Russia al solo scopo di visitare Boris Pasternak, per confortarlo nel suo triste destino che lo faceva vivere isolato e straniero nel la sua stessa patria, ebbe dal grande scrittore alcune confessioni che secondo il Robbins potrebbero costituire come un testamento spirituale di questo sensibile e profondo poeta che il regime sovietico costringeva al silenzio.

Il Robbins tiene a dichiarare di aver solennemente promesso che non avrebbe mai pubblicato queste confessioni, e lo fa soltanto adesso che il poeta non è più tra i vivi

Interrogato sulla necessità della religione, Pasternak avrebbe risposto che l'uomo tende e tenderà sempre a dare forma evidente ed espressiva a ciò che egli nel suo intimo venera. Che lui stesso, Pasternak, educato in una famiglia dove grande importanza si dava alla musica e alle altre arti, e poca o nessuna alla religione, un giorno sentì urgente il bisogno di una diretta comunione con il Creatore e, nato ebreo, si convertì al cristianesimo russo-ortodosso.

Se oggi il patriottismo si debba considerare superato:

« Credo di no », sarebbe stata la risposta: « Veramente nella nostra epoca la

maggior parte dei problemi richiedono soluzioni su piano internazionale, ma ciò nonostante l'amor di patria continua a essere uno dei più profondi e duraturi sentimenti umani

Se oggi chi lavora è da considerarsi simile a un automa, a un « robot »:

« Non incondizionatamente. La rivoluzione industriale ha portato con sè che ci sia una quantità di possibilità per tutti. Io, per esempio, non sono un contadino, non lo sono mai stato, e, fatta eccezione di un certo periodo nella prima guerra mondiale che lavorai in una fabbrica negli Urali, neppure un operaio. Eppure, so che il prodotto agricolo è il risultato di una collaborazione tra l'uomo e la natura, collaborazione che non si può nè controllare nè stabilire in anticipo. Un uomo che al nastro scorrevole è adibito a fissar viti, lavora in collaborazione coi suoi compagni e perciò non ha ragione di essere scontento. Io credo appassionatamente alla dignità di qualsiasi lavoro in quanto questo è necessario

Se a noi è dato potere sul nostro futuro·

« Sì, completamente. Nonostante i sistemi attuali cui gli uomini sono sottoposti, io credo che essi oggi più che prima abbiano ovunque potere sul futuro. Il fatto decisivo è che noi dobbiamo risolverci ad esercitarlo questo potere. E' diventato troppo comodo credere che il futuro appartenga ai nostri figli che verranno. La realtà è che il futuro appartiene a noi, è ciò che noi facciamo oggi a decidere quale sarà domani il mondo

Entscheidungsschlachten des Zweiten Weltkriges. (Battaglie decisive della seconda guerra mondiale). *H. A Jacobsen J. Rohwer* Wehrwessen Bernard & Graefe, Francoforte sul Meno, settembre 1960, pagg. 580, 112 illustrazioni, raccolta allegata di 68 cartine, rilegato in lino, DM. 48.

Sin dal 1954, nella Germania Occidentale ha iniziato la propria attività un Comitato di studiosi di storia contemporanea e militare che si sono prefissi di riesaminare e ricostruire su basi rigorosamente scientifiche lo svolgimento della seconda guerra mondiale

Due riviste, nonchè molti saggi, monografie, articoli e riproduzioni di documenti di eccezionale importanza hanno già reso noto in campo internazionale questo Comitato di ricerche storico-militari, avente sede a Stuttgart. La sua attività si inquadra nella nuova fase della letteratura sulla seconda guerra mondiale che vede ormai concluso il periodo dei racconti sensazionali, a base di memorie ed esaltazioni, offerte ai lettori dai più o meno illustri attori del grande dramma.

Tale nuova fase ha già fatto giustizia di molte leggende, inesattezze, rappresentazioni unilaterali e giudizi poco obiettivi. Essa ha già al suo attivo opere pregevoli che s'impongono al rispetto dei lettori, anche i più esigenti e qualificati, in virtù della loro effettiva consistenza, del loro rispetto per il rigore scientifico e per il metodo storico nonchè per la copiosità e il valore della documentazione che ne corredano i testi

Al numero ancora scarso di queste nuove opere è venuto ultimamente ad aggiungersi il volume che presentiamo qui all'attenzione del nostro lettore: « Le battaglie decisive della seconda guerra mondiale ».

Il titolo forse può trarre in inganno, con il suo accentuato tono di richiamo pubblicistico. Ma già da una prima sommaria scorsa il lettore avveduto può accorgersi di trovarsi di fronte a un'opera di prim'ordine.

Il grosso volume, tipograficamente realizzato in modo eccellente, presenta, in un tutto organico, 12 grandi quadri. Ciascuno di essi illustra una delle grandi battaglie della seconda guerra mondiale che ebbero per teatro l'Europa o il Pacifico e che segnarono una svolta decisiva nel corso del conflitto. Tutte le battaglie prescelte furono condotte con largo impiego di uomini e mezzi e tutte influirono, in modo determinante, sulla conclusione finale della guerra.

L'attributo di decisive dato a tali battaglie non va inteso in senso assoluto dato che la seconda guerra mondiale, come ogni conflitto moderno, più che dalle operazioni militari è stata decisa dalla lotta delle Nazioni in tutti i campi, da quello politico all'economico e basata in primo luogo sulla saldezza del fattore spirituale.

Comunque, le battaglie illustrate dal libro costituirono le fasi più significative della lotta militare.

L'opera si presenta più che come un polittico quale un mosaico a grandi tessere, combinate in unità organica attraverso riferimenti, premesse, specchi e tabelle, sapientemente dosate e dislocate, al fine di porre in rilievo collegamenti, interdipendenze e localizzazione di ognuna delle dodici battaglie, nel quadro generale del conflitto. In particolare il libro contiene 13 tavole cronologiche degli avvenimenti politici e militari che hanno accompagnato il corso della seconda guerra mondiale; ad esse si aggiunge la riproduzione di 112 documenti inediti, reperiti in Germania e altrove. Tale documentazione è completata da 48 tabelle e copie di piani operativi e da 68 grandi schizzi topografici dei teatri di guerra, riuniti in una raccolta allegata al volume.

Ogni battaglia viene presentata nella sua genesi e nelle conseguenze derivanti dalla sua conclusione. Concezioni e condotta operativa di entrambe le parti in campo vengono attentamente vagliate. Giusta parte viene riservata costantemente alla illustrazione delle contemporanee o concomitanti misure politico - strategiche e vengono poste in risalto le eventuali correlazioni storiche.

Tutta l'opera riflette un'organicità di metodo che è stata particolare cura dei due eminenti studiosi che hanno presieduto alla realizzazione del volume: il dott. Hans-Adolf Iacobsen, insegnante alla Scuola Militare Federale di Coblenza, e il dott. Jurgen Rohwer, direttore della Biblioteca di storia contemporanea di Stuttgart. Entrambi hanno anche partecipato alla stesura del testo, il primo con il capitolo « Dunkirchen 1940 » e il secondo con due studi, « Midway 1942 » e « Guerra sottomarina 1943 ».

Gli altri nove autori sono anch'essi noti ed eminenti esperti, di fama internazionale.

Vi troviamo storici illustri come Walter Gorlitz del « Die Welt » di Amburgo, autore del capitolo « Stalingrado 1942 - 43 », e il prof. Hermann Gackenholz, insegnante all'Istituto superiore di pedagogia di Lüneburg, che ha curato la stesura del capitolo « Russia Centrale 1944 ».

Ad essi si affiancano vecchi capi militari di larga fama che presero parte alle battaglie decisive che oggi illustrano: così il generale Rudolf Hofmann, già capo di S. M. della 9ª armata, presenta il capitolo « Mosca 1941 » e l'ex comandante della 5ª armata corazzata Hasso von Manteuffel coopera con « Ardenne 1941 - 45 ».

Tra gli autori figurano anche storici non tedeschi, come il dott. Alberto Normann dell'Università di Northfield (USA), autore del capitolo « Normandia 1944 », e il vice ammiraglio dott. Bern Anderson, già a capo del VII Corpo di spedizione anfibio nel Pacifico sud - occidentale, che illustra la battaglia di « Leyte 1944 ».

A completamento della serie di capitoli sin qui accennati, notiamo « Battaglia aerea sull'Inghilterra 1940 », « Creta 1941 » e « Mare Mediterraneo 1942 ».

Il volume è un'opera di molto proficua consultazione, sia per gli studiosi sia per tutti coloro che, in campo militare e politico, concorrono a organizzare la difesa del nostro Paese insieme con quella del mondo occidentale.

M. Furesi

I Marauders. *Charlton Ogburn jr.* — Garzanti Ed., Milano, L. 1.900.

Si tratta di un libro notevolissimo per tre motivi: l'episodio bellico in se stesso, le indicazioni che se ne possono trarre per nuovi metodi di lotta avvenire ed il lato umano della vicenda.

Diremo subito che ciò che appassiona maggiormente e conquista a poco a poco il lettore è proprio quest'ultimo aspetto.

Occorre premettere che l'idea di costituire una formazione americana da destinare al fronte birmano nacque alla conferenza di Quebec, quando lord Mountbatten, nuovo comandante alleato per l'Asia sud-orientale, chiese un maggiore contributo agli americani.

L'idea dei « gruppi di penetrazione a lunga portata » è inglese e venne sperimentata dallo stesso creatore dei « Marauders » (il nome che equivale ad « avventurieri » fu loro dato da un corrispondente di guerra) contro di noi in Etiopia.

Churchill divenne uno dei sostenitori di questa idea, dopo un secondo esperimento che venne condotto in Birmania nel 1943, con poco successo ma con grande rumore pubblicitario. Gli S. U. accettarono di formare dei gruppi americani « di penetrazione a lunga portata », che ricordavano loro vicende della guerra di secessione.

La formazione speciale americana di circa 3000 uomini venne lanciata nella primavera del 1944 nella giungla birmana alle spalle dei giapponesi. Anche se il « raid » si prolungò per circa 1000 km., l'episodio bellico è di limitata importanza nel quadro della lotta che si combatteva in quel periodo su quello e sugli altri fronti. Vale la pena però di sottolineare come questa formazione fosse stata costituita attraverso tentennamenti ed incertezze degli Alti Comandi, con notevoli ripercussioni sulla costituzione delle unità, sul loro addestramento iniziale e sul loro equipaggiamento. Inoltre è da mettere in evidenza come questa formazione speciale particolarmente sensibile al fattore morale, perchè americana e perchè « speciale », si sia alla fine quasi sfasciata, abbandonata dai comandi al suo destino, dopo avere lottato disperatamente per sopravvivere ed avere raggiunto tutti gli obiettivi che le erano stati assegnati.

Per quanto riguarda l'esperienza circa metodi futuri di lotta, la vicenda ci mostra una classica manovra di « infiltrazione » in grande stile in territorio occupato dal nemico.

Certo la giungla birmana è un terreno che non ritroveremo dalle nostre parti, ma facendo astrazione da essa interessa e può farci riflettere il metodo usato in questa particolare forma di guerra. In effetti i larghi intervalli degli odierni dispositivi difensivi, la tendenza ad una difesa sempre più manovrata ed i larghi squarci che possono produrre le esplosioni atomiche renderanno tutt'altro che rare le infiltrazioni nelle retrovie e chi vorrà attuarle dovrà usare la tattica dei « Marauders », se vorrà ottenere buoni risultati.

E veniamo alla vicenda in se stessa ed al suo contenuto umano ed appassionante che la avvicina ad uno dei più emozionanti romanzi, che abbiamo letto in gioventù, con in più la nota realistica.

Con la spregiudicatezza che distingue gli americani, quando parlano delle loro imprese belliche, l'A. ci presenta gli uomini del suo e degli altri battaglioni che costi-

riescono il famoso « Galahad » (1) o reparto n. 5037. Sono esseri umani che egli ci mostra sottoposti a sforzi e pericoli enormemente superiori e prolungati rispetto a quelli di una normale guerra. Egli ce li descrive in preda a tutte le reazioni che tali pericoli e sforzi suscitano in loro; primo e prevalente su tutti un sentimento dominante: *la paura*.

Questa parola, per secoli tabù della vecchia Europa, dove il soldato veniva sempre presentato in veste di eroe, al quale la paura era ignota, è invece messa nella sua giusta evidenza dagli americani. Essi hanno voluto in molte occasioni presentarci il vero aspetto dell'uomo, trasformato in soldato, ma non per questo esente da quel sentimento che la natura ha infuso in tutti noi: l'istinto di conservazione.

L'orrore che desta questo episodio della campagna di Birmania sorpassa di gran lunga quello di tutte le altre guerre, perchè ai pericoli insiti in ogni guerra si aggiunge il putridume delle foreste marcite, il calore umido che impedisce la traspirazione, le malattie in agguato, la continua insicurezza, la precarietà dei rifornimenti. Questi uomini, la maggior parte dei quali inclini per natura alla vita avventurosa ed ai pericoli, si trasformano a poco a poco in esseri fisicamente indeboliti e moralmente prostrati.

Tuttavia questi individui, presentati in ogni momento della loro odissea dall'A., questi esseri che ad ogni svolta di sentiero possono essere colpiti dai giapponesi in agguato, affrontano coraggiosamente (pur avendo paura...) i combattimenti contro un nemico bene agguerrito, ben sistemato e bene equipaggiato, lo battono in numerosi scontri (5 importanti e 17 minori) e percorrono a piedi più di 1000 km. di strada che essi stessi tracciano su un terreno impervio. Essi si sentono sfuggire di giorno in giorno le loro energie vitali e lottano ora per ora contro la fredda, viscida paura che torce le loro viscere devastate dall'ameba. L'immagine che più colpisce nel libro è quella dei dissenterici che hanno tagliato il fondo dei loro pantaloni, per non dover perdere tempo a sbottonarsi mentre combattono!

Questi soldati ai quali per mesi e mesi non viene concesso nè un bivacco nè un avvicendamento, all'inizio sembrano all'A. una accolta di pirati ed avventurieri, indi assumono l'aspetto di banditi con le loro barbe lunghe, le divise perennemente infangate e fradice e poi pian piano quello di larve umane via via che le malattie li assalgono e che i rifornimenti si rarefanno.

I superstiti che ancora conservano sufficiente lucidità mentale, dopo l'occupazione del campo di atterraggio di Myitkyna (ultimo episodio bellico affrontato dai resti della formazione) coscienti dello sforzo immane che è loro stato chiesto, sentono d'aver pieno diritto ad un riconoscimento ufficiale ed a qualche segno tangibile sia sotto forma di medaglie per i soldati che di promozioni per gli ufficiali. Nulla viene concesso e all'amarezza per i sacrifici passati si aggiunge quella per l'ingratitudine degli alti comandi, che avrebbero dovuto curare il morale di elementi così pregevoli e così duramente provati.

L'A., Charlton Ogburn, comandante di un plotone trasmissioni, è uno dei superstiti della incredibile avventura a cui ha partecipato quasi fino alla fine e della quale

(1) Galahad è uno dei Cavalieri della « Tavola Rotonda », il più puro, destinato a ritrovare il San Graal.

ha ricostruito quanto non aveva visto, attraverso documentazioni ufficiali e dirette testimonianze degli interessati.

E. Fasanotti

Prospettive americane. *Massimo Salvadori.* — Editoriale « Opere Nuove », Roma, 1960.

« Lo straniero che guarda all'America con occhi nuovi, qualche volta scopre cose che sfuggono agli stessi americani o che gli americani non riescono a comprendere appieno. Così fecero De Tocqueville e James Bryce, e, negli anni più recenti, così ha fatto Siegfried. Ma Salvadori, lo studioso europeo dei problemi americani tanto apprezzato dal Presidente Eisenhower, fa qualcosa di più: non vede solo quel che agli americani sfugge, ma vede anche che gli stranieri trovano in America quello che in America non c'è ». Così qualche anno fa l'autorevole rivista « Life » si esprimeva a proposito di alcuni scritti dedicati da Massimo Salvadori ad aspetti e problemi della vita americana.

In realtà il Salvadori possiede la migliore preparazione e si trova nelle condizioni spirituali più favorevoli per capire bene l'America. La fede nella libertà, la mentalità cosmopolita e la conoscenza diretta di tanti popoli, leggi e costumi diversi, gli consentono di penetrare con singolare acutezza la realtà americana e di fare, all'occorrenza, significativi confronti tra gli ordinamenti e le caratteristiche americani e quelli europei.

Un'ulteriore e ancor più valida conferma delle sue rare doti di commentatore e di interprete della realtà americana ci è offerta dal Salvadori nel suo notevole libro « Prospettive americane » che l'Editoriale « Opere Nuove », di Roma, ha pubblicato nella collana « Cultura e Società ». Il libro è una raccolta di agili e illuminanti scritti su importanti e talora curiosi aspetti della vita e della società americana: considerazioni sulla formazione storica degli Stati Uniti, rievocazioni della guerra civile e dell'epoca rooseveltiana, capitoli su città e regioni viste nei loro sviluppi economici e sociali, studi sulla diffusione dell'istruzione pubblica e privata e sui metodi di insegnamento, illustrazioni di talune istituzioni fondamentali quali la Corte Suprema e il governo locale, presentazioni di diversi momenti della vita di ogni giorno nelle città e nelle campagne, analisi della problematica e dell'organizzazione delle principali confessioni religiose, ecc.

« La nazione americana — afferma l'A. — esercita oggi una notevole influenza su popoli vicini e lontani. Quale che sia il giudizio che si vuol dare di questa influenza, essa si fa sentire non solo in tecniche industriali e commerciali e nell'uso di numerosi beni di consumo, ma anche in quello che più conta: maniere di pensare e di agire. A questo occorre aggiungere che gli Stati Uniti suscitano emozioni profonde fra gli stranieri, a volte di simpatia, di ammirazione e di rispetto, a volte di antipatia, di risentimento e di rancore ». La giustificazione per questo libro è che esso cerca di dare un contributo, per quanto modesto, a una miglior conoscenza della nazione americana.

RIVISTE E GIORNALI

L'insegnamento e la difesa della nazione. *Magg. Gen. Lionel C. Mc Garr.* — « Military Review », Kansas, luglio 1960.

La regolamentazione dell'esercito USA definisce l'insegnamento « un'attività tendente allo sviluppo intellettuale, compreso in essa il processo mentale che sfocia nelle decisioni ». Riportata al nostro ambiente, tale definizione aderisce perfettamente a una situazione in cui tutti gli sforzi debbono essere diretti alla realizzazione di uno stato di pace onorevole e razionale, basata saldamente sulla dignità della personalità umana.

Noi viviamo in una società in cui i valori militari, sociali, politici ed economici sono oggetto di continua sfida da parte di un avversario intelligente e dotato di notevole forza materiale. Potremo perciò proteggere adeguatamente noi stessi e le nostre istituzioni solo se vi dedicheremo risorse intellettuali superiori a quelle poste in campo dal mondo comunista.

Se diamo uno sguardo al sistema pedagogico sovietico vi notiamo, tra i vari elementi caratteristici, una disciplina assoluta e una fermezza di propositi eccezionale, unitamente a uno spirito di assoluta dedizione patriottica. Ciò ha fatto realizzare in Russia un rilevante progresso tecnico e scientifico, grazie anche a una didattica eccellente.

I laureati sovietici non risultano però bene preparati ad assolvere funzioni direttive e alla vita sociale, così come noi la concepiamo, basata cioè sulla concezione del l'uomo completo.

Il nostro sistema, basato sulla libertà di pensiero, sulla dignità umana, deve mostrarsi superiore e cooperare in modo determinante alla vittoria finale. Ciò impone all'insegnamento l'obbligo di svolgere un ruolo determinante nella vita della società che per sua natura è in continuo mutamento.

Non si deve limitarne l'azione alla semplice « trasmissione della cultura comune », occorre invece che esso svolga un ruolo di guida verso un progresso più avanzato e un'evoluzione più completa.

E' suo dovere sviluppare un orientamento di vivace critica costruttiva, migliorare i metodi di attacco alla scienza e al problema delle relazioni umane. I discepoli non devono soltanto acquistare abilità in un determinato campo ma acquisire la facoltà di generalizzazioni obiettive, osservazioni accurate e argomentazioni chiare. Debbono acquistare la capacità di cooperare proficuamente senza scendere a compromessi di principi. E' errato e pericoloso tentare di indurre i giovani a un docile conformismo.

L'insegnamento — secondo Carter V. Good — è l'insieme dei processi attraverso i quali l'individuo sviluppa abilità, attitudini e altre forme di comportamento utili per la società in cui vive.

L'insegnamento è quindi un fenomeno sociale basilare. In un regime di democrazia esso deve sviluppare in ogni individuo la conoscenza, gli interessi, gli ideali, i costumi, l'energia necessari perchè ognuno ricopra il posto che gli compete e possa modellare se stesso e la società in vista di fini sempre più elev ti.

Ciò richiederà un'opera viva e aggressiva nell'alimentare nuova fede nelle scoperte e nelle ricerche.

Mai come oggi si sono registrati così rapidi progressi sia nel micromondo come quello macrocosmo e mai come oggi si è teso al « successo materiale », anzi che al rispetto di un codice altamente morale.

Ciò ci impone di non riposare sugli allori di un miglior tenore di vita e di non accodarci agli altri ma compenetrarci nello spirito di una propria missione di guida.

Affinchè ciò si realizzi è necessario che l'insegnamento instilli nell'animo dei giovani il senso dello « scopo » e che punti all'equilibrio nelle doti intellettuali, spirituali e fisiche. Ciò ci conduce da per sè alla definizione del programma d'insegnamento. Esso ha alla base una esigenza di miglioramento del proprio ambiente, cosa che oggi non sempre si tiene presente. In troppi casi infatti gli istituti scolastici si accontentano di una vasta mediocrità, battendo la strada più facile anzi che la migliore. Come conseguenza si ha che gli studenti, terminati gli studi ed entrati nella vita, debbono raddoppiare gli sforzi per allargare i propri orizzonti culturali, per porsi in condizione di poter rispondere alla complessa sfida del mondo politico-scientifico odierno. In tal campo si offrono all'insegnamento molte, nuove opportunità che si devono afferrare senza lasciarsi appesantire dalla storia, dalla tradizione, dai costumi sorpassati.

Purtroppo in campo scolastico ogni cambiamento si presenta irto di difficoltà, a causa della permanenza di metodi e sistemi oltre il tempo di loro utilità. A tale tendenza debbono opporsi specialmente i militari. Non si deve consentire che « eterne verità rivelate » isteriliscano il processo intellettuale, rendendo vana la libertà di pensiero che è una caratteristica della democrazia.

L'intensa vita internazionale seguita alla seconda guerra mondiale impone inoltre una migliore conoscenza dei sistemi politici ed economici degli altri paesi

L'avvento dell'era nucleare, missilistica e delle grandi velocità ha approfondito la responsabilità dell'insegnamento nel preparare l'individuo che dovrà vivere in un periodo di continui cambiamenti sociali ed economici, conseguenze dell'impiego delle nuove forze in campo industriale.

Occorre ancora che si comprenda la necessità di accettare la sfida contenuta nel progresso, senza lasciarsi fermare dagli interessi precostituiti che vi si opporranno solo in quanto essi possono sussistere unicamente conservando lo *status quo*.

Bisogna incoraggiare il distacco dal tradizionale, spingere i giovani a una critica indipendente, all'apporto di nuove idee.

L'insegnamento efficace deve sviluppare l'individuo come un tutto, comprendente intelletto, psiche, etica, fisico.

Quanto sin qui detto in campo di educazione generale va ora riportato al settore strettamente militare.

Il compito dell'insegnamento ha qui per fine la creazione di capi destinati a condurre una lotta che ha per posta la vita e che si svolgerà in tempi e luoghi sconosciuti contro un nemico di cui si conosce bene il fanatismo e il carattere ma scarsamente la potenza, la composizione e lo schieramento.

A differenza di quanto accadde negli altri tempi, il militare non sa contro chi, quando e dove dovrà combattere. Ciò porta la necessità di addestrare i militari quali risolutori di problemi e sorgenti di decisioni piuttosto che come custodi di memorie. Per ottenere ciò occorre combattere il « complesso dello *status quo* ». La consuetudine è una pesante remora per l'educazione sotto qualsiasi aspetto. Comunque occorre assicurarsi in ogni caso che il suo peso non schiacci l'iniziativa, l'obiettività, il processo sperimentale. Si deve andare alla ricerca di sempre nuovi e coraggiosi esperimenti, accuratamente studiati e vagliati onde evitare di correre all'impazzata in dieci direzioni diverse. Il progresso in qualsiasi campo è dovuto agli uomini che non temono il rischio.

Non si deve perdere il tempo nel fare acquisire abilità insuperabili nel seguire tecniche specializzate che il tempo renderà superate. Occorre invece dare al giovane i concetti fondamentali che lo aiuteranno ad affrontare casi nuovi, ad esplorare nuovi campi, a individuare nuovi compiti.

Nel campo militare più che in quelli civili è in atto un processo di rinnovamento volto a scegliere oculatamente ciò che il passato può ancora offrire per risolvere i

pressanti problemi del difficile presente e dell'imprevidibile futuro.

La celerità di tale processo di trasformazione è imposta dalla crescente complessità degli armamenti e dalla necessaria elevatezza e completezza dell'ufficiale dei nostri tempi. Egli deve, in aggiunta all'addestramento generico dell'ufficiale del secolo scorso, avere una cultura in profondità in molti campi che sino a poco tempo fa erano impensabili: esplosivi nucleari, razzi e missili teleguidati, equipaggiamenti elettronici.

Egli deve inoltre sapersi destreggiare su un nuovo « campo di battaglia », lo spiazzo del tavolo delle conferenze, a livello sia nazionale che internazionale. Le branche strettamente tecniche dell'arte militare non sono però sufficienti per fare un capo. L'ufficiale moderno deve essere competente anche nella psicologia del soldato, nel l'arte della personalità umana. Egli deve comprendere le sue necessità, i suoi impulsi interiori, le sue virtù, le sue deficienze come anche il suo carattere. Ciò perchè in campo militare, malgrado tutte le nuove spaventose armi di distruzione, anche in questa nostra era nucleare, l'arma più importante rimane l'uomo.

E' assolutamente necessario quindi che i capi militari di ogni grado proseguano senza sosta nei loro sforzi per comprendere questo indispensabile fattore della guerra.

Egualmente importante è che le conoscenze dei capi militari si estendono al di là del campo strettamente militare. L'impiego della forza, sia militare che psicologica o economica, interessa praticamente ogni aspetto e quasi ogni campo dell'insegnamento. E' necessario perciò un'aggiornata conoscenza delle relazioni internazionali, delle questioni geopolitiche, economiche e delle concezioni ideologiche.

Il campo militare deve essere pronto a condurre una guerra generale o limitata, con o senza armi nucleari, in qualsiasi punto della terra.

Per ottenere un tale individuo è necessario un progressista, vasto programma di insegnamento.

Gli insegnamenti in ogni campo, sia militare che civile, debbono costantemente guardare al futuro. Il loro è un ruolo di avanguardia in seno a una società in uno stato di progresso dinamico. Molto dipenderà dal valore delle loro decisioni, dalla loro capacità, della loro attitudine e dal loro entusiasmo nella ricerca di una via migliore.

Traduz. e selez. di Mario Furesi

Il perturbatore sovietico. *Contre Amir. Lepotier.* — « Revue de Défense Nationale », Parigi, settembre 1960.

L'attuale stato di perturbamento mondiale è addebitato dagli esperti alla lotta in corso per l'impianto del sistema comunista in tutti i paesi del globo. Un tale sistema, proclamato come estrinsecazione della « dittatura del proletariato », ha preso forma, nella patria del comunismo, di regime assolutista sorretto da una polizia e da una inquisizione ben peggiore di quelle zariste.

La Russia d'oggi si presenta con una colossale industria pesante, tesa sullo sforzo per attrezzare nel modo più moderno una immensa macchina bellica.

I capi che si sono succeduti in Russia continuano a proclamare la necessaria priorità da dare alla « difesa » della Russia dalla minaccia del mondo capitalista. In tal modo si passa per via diretta dalla concezione internazionale comunista alla potenza concreta della Russia sovietica. Ciò è presentato come garanzia per l'espansione della nuova religione sociale, attraverso il rovesciamento di tutti gli altri regimi esistenti.

L'odierna situazione veniva preannunciata sin dal 1935, dall'illustre stratega, ammiraglio Castex. Egli notava allora che la storia d'Europa in ognuno degli ultimi secoli, presenta una nazione o un gruppo di nazioni che si assumono un ruolo di

perturbazione. Si inizia con la rivoluzione inglese e con Cromwell, segue la rivoluzione francese e Napoleone, e nel 1935, i movimenti rivoluzionari nazista e fascista. L'ammiraglio Castex continuava la sua analisi preannunciando il turno della Russia, non appena avrebbe sistemato le sue questioni interne e raggiunto una sufficiente potenza militare.

L'ammiraglio distingueva i capi di tali movimenti in « perturbatori normali » agenti entro i confini dei propri paesi, come Carlo V e Luigi XIV, e « perturbatori irregolari », molto più virulenti perchè propugnatori di ideologie rivoluzionarie su un piano universale, come fece Napoleone, Hitler e Mussolini, Lenin e i suoi successori.

Il perturbatore irregolare, continua l'ammiraglio, è caratterizzato da un eccezionale spirito combattivo, e da un potente misticismo. Ciò ha avuto nella Russia come conseguenza la fine di ogni libertà di pensiero e la creazione di una scienza e di una letteratura subordinate, come ogni altra manifestazione intellettuale, agli imperativi del comunismo.

« Tutti i mezzi son buoni, diceva Lenin, se possono condurre alla vittoria della rivoluzione mondiale ».

Un'altra caratteristica del perturbatore irregolare è la creazione di un acceso spirito nazionalistico, anche nel caso che la rivoluzione sia ideologicamente a sfondo internazionale.

« Egli si considera, dice l'ammiraglio Castex, il rappresentante di una collettività superiore, detentrice della verità che deve rilevare al mondo e incaricata di assicurare la felicità agli altri popoli, sottomettendoli ».

Allo stato attuale, i più fanatici espansionisti del proprio paese sono i comunisti, ai quali Mosca appare come « la stella che guida sul cammino della felicità del genere umano, affrancato dallo schiavismo ».

Dietro a tutto ciò vi è l'azione del regime sovietico che continua, con rinnovato impeto, la politica degli Zar, aggiungendovi una spregiudicatezza senza precedenti, che non rifugge da contraddizioni, come il patto nazi-sovietico del 1939 e l'appoggio ai nazionalisti più accesi e ai capi più assolutisti.

Una delle contraddizioni più lampanti nel contegno del perturbatore irregolare è la sua conversione dall'iniziale, programmatico antimilitarismo all'ultra-militarismo di fatto, non appena abbia egli conquistato il potere. Ciò trova evidente motivo nel fatto che le forze armate, quale elemento d'ordine, si oppongono ai movimenti insurrezionali per poi diventare, completamente rinnovate, a conquista del potere effettuata, valido sostegno contro ogni reazione interna ed esterna.

I sovietici in campo militare mostrano per di più una tendenza ossessiva allo spirito di guerra, tenuto desto anche in tempo di pace. L'evento bellico viene presentato come fatale continuazione, con altri mezzi, della rivoluzione. In realtà, tale fatto è una conseguenza naturale della dittatura che trova nelle forze armate l'indispensabile sostegno, motivandone il rafforzamento con la necessità di difendere « le conquiste del popolo ».

Il processo rivoluzionario su illustrato prende, presso i sovietici, forma di politica e strategia impegnate necessariamente lungo le direzioni geografiche verso gli accessi agli oceani. Il recente sviluppo della manovra per l'accaparramento dei mercati dell'Estremo e Medio Oriente e dell'Oceano Indiano ne sono una riprova.

La corsa russa verso il mare aperto è antica; inizia nel XVI secolo con l'impianto di basi sul Baltico e con la lotta contro la Svezia, sino ad allora dominatrice su quel mare. Lotta che dura sino all'inizio del XVIII secolo che vede la Russia vittoriosa chiudere il Baltico a tutti i paesi non rivieraschi e non compresi nella schiera dei suoi alleati. Nel 1809 ha luogo l'occupazione della Finlandia e delle isole Aland dominanti l'ingresso del golfo di Botnia. La situazione del predominio della Russia dura sin dopo la prima guerra mondiale che determina il suo ripiegamento dal Baltico e la proclamazione dell'indipendenza della Finlandia e dei paesi baltici. Durante la seconda guerra mondiale la Russia si prende però la rivincita e rioccupa le rive del Baltico.

Analoghe son le fasi della spinta geopolitica russa verso il mar Nero e il Mediterraneo. L'azione inizia con la « Grande Caterina », che si impossessa definitivamente di Azov, della Crimea, del Kuban e di tutto il litorale settentrionale del mar Nero, sino a Dniester. All'inizio del XIX secolo le squadre navali russe compaiono nel Mediterraneo dove occupano per otto anni le isole joniche. I successivi tentativi sono efficacemente ostacolati dalle potenze marittime occidentali che internazionalizzano il problema turco. Nel 1841 l'Inghilterra fa accettare una prima Convenzione sugli Stretti che interdice il transito alle navi da guerra di tutti i paesi. Nel 1854 la campagna di Crimea impone alla Russia una nuova rinuncia al controllo degli Stretti. Dopo la rivoluzione, la Russia instaura una politica di alleanza con la Turchia che dura sino alla seconda guerra mondiale, durante la quale i turchi si schierano a fianco degli Occidentali.

Da allora ha inizio la politica russa di intimidazione verso la Turchia.

Per quanto riguarda il mar Nero vediamo oggi la Russia dominare le sue rive sino a 150 km. dagli Stretti, attraverso lo Stato satellite bulgaro. Essa si trova parimenti a circa 100 km. dalle coste settentrionali del mar Egeo. Infine, l'URSS dispone sulle rive dell'Adriatico della testa di ponte albanese. Data una tale situazione non vi è da meravigliarsi se la Russia servendosi di Markos, abbia tentato di ottenere il controllo di tutta la penisola greca. Si deve alla decisa reazione americana se fallì il tentativo greco e se la Turchia tenne bravamente testa alle intimidazioni sovietiche.

Fallita l'azione in tale settore, la Russia ha ripreso la stessa manovra mutando teatro e operando in Arabia e nell'Africa, dove i successi non le sono mancati.

Altra direttrice secolare di espansione sovietica è quella diretta verso il golfo Persico e l'India.

Ciò ha condotto ad una lotta su tutti i campi contro l'Inghilterra prima e contro gli USA poi. Contemporaneamente si svolge nell'Iran e nell'Afganistan la lotta per le sfere d'influenza. Lotta basata su offerte di assistenza economica, culturale e tecnica a condizioni eccezionalmente vantaggiose, aventi lo scopo di facilitare ai comunisti locali la scalata al potere, come è già avvenuto a Kerala e a Sumatra.

Separati da immense distese desertiche dalla Cina e dal Giappone, i russi tennero verso questi due paesi una politica improntata inizialmente a prudenza. Successivamente l'errata valutazione del potenziale nipponico portò la Russia all'umiliazione del 1905 e alla conseguente espansione giapponese. La vittoria del 1945 dell'America e la sua imprevidenza portò i russi nel sud delle Sakaline, nelle isole Kurili nella Manciuria e nella Corea settentrionale. Il seguito è storia di questi giorni.

In sintesi la situazione attuale vede affiancarsi il problema degli stretti giapponesi a quello degli stretti danesi e turchi. Da alcuni anni l'URSS ha ripreso la vecchia dottrina degli stretti che si estrinseca nell'interdizione di essi a tutte le navi straniere. Essa non può logicamente essere tenuta in conto dagli USA che hanno trattati di mutua difesa con la Corea del Sud e col Giappone.

Ovunque, alla periferia dell'Eurasia, il Governo sovietico, sulle orme degli Zar, ha spinto ancora più avanti l'espansione territoriale. Esso ha oggi a sua disposizione una potente nuova arma, la dottrina della strategia psicologica, adattata ai vari teatri.

La Russia suscita e appoggia accesi nazionalismi in quanto essi siano in antagonismo con le potenze occidentali « borghesi, capitaliste, imperialiste ». Contemporaneamente si fa vessillifera dell'antico movimento marxista internazionale presso il ceto operaio di quelle stesse potenze democratiche.

Attualmente assistiamo al paradosso per cui l'URSS, pur avendo sottomesso la maggior parte dell'Asia, non è considerata potenza colonialista e imperialista. E' questa una vittoria della sua strategia psicologica.

La lotta che svolge l'odierno perturbatore, rivolta alla dominazione mondiale, è veramente « globale » e permanente. Essa penetra ovunque e prima di tutto nei cervelli e prosegue l'infiltrazione ricorrendo a tutti i sistemi: politici, economici e finanziari; li adatta al momento e al luogo, sempre poggiando su un potenziale militare mantenuto permanentemente al più alto livello.

L'espansione del perturbatore sovietico si sviluppa sotto i nostri occhi nel modo previsto dall'ammiraglio Castex 25 anni or sono.

Tradux. e selez. di Mario Furesi

Cenni sulla mobilità logistica nella guerra nucleare. *Cpt. Charles K. Nichols.* — « Military Review », Kansas, settembre 1960.

Chiunque parli del campo di battaglia nucleare non può in genere fare a meno di porre l'accento su due sue caratteristiche fondamentali, la mobilità e la diluizione. In situazione di guerra di movimento un sistema di appoggio logistico può funzionare con successo solo nel caso che esso abbia la possibilità di rapidamente porsi in grado di rispondere alle esigenze delle avanzate, degli spostamenti e dell'azione in genere dell'armata da campagna.

Circa le avanzate, noi possiamo trovare nelle battaglie di movimento della seconda guerra mondiale un punto di partenza per la stima del grado di mobilità che noi possiamo prevedere in eventuali guerre future.

Un'avanzata di 70 km in una sola giornata appare essere stata la punta massima di mobilità registrata durante tutta la guerra, da parte di una armata.

Essa fu raggiunta dall'8ª armata britannica durante la guerra del deserto. Fatte eccezioni per alcun divisioni, la media delle avanzate delle armate di campagna in Europa fu generalmente più bassa. Tra i vari fattori che resero la guerra del deserto più mobile, vanno tenuti presente anzitutto il tempo atmosferico e il terreno; l'uno e l'altro opposero lievi ostacoli al movimento dei veicoli.

Ciò non significa però che i terreni montuosi precludano lo svolgimento della guerra di movimento. Nel 1941 unità corazzate e motorizzate avanzarono per quasi 600 km. attraverso i Balcani e la Grecia, tenendo una media di circa 30 km al giorno.

E' difficile poter dire la media giornaliera che verrà realizzata in una futura guerra nucleare di movimento. Comunque, se un simile conflitto dovesse malauguratamente scoppiare entro breve termine si può ritenere che una tale media sarà pari agli 80 km. quotidiani.

Ovunque si effettui lo spostamento dell'armata da campagna, la sezione logistica avanzata dovrà provvedere all'invio dei rifornimenti necessari ai reparti e ai comandi, comprendendovi l'aliquota di riserva che verrà richiesta per l'eventualità di interruzione del flusso dei rifornimenti e per poter svolgere operazioni offensive. L'attuale prassi prevede 15 giornate di rifornimenti presso le sezioni avanzate.

Da un esame dei dati relativi all'ultima guerra risulta evidente che ogni aumento nella mobilità comporta un rilevante incremento dei trasporti.

Una guerra futura renderà problematici i trasporti lungo le vie ordinarie di comunicazione e registrerà un largo ricorso ai veicoli con mobilità fuori strada.

E' stato calcolato che per provvedere a una giornata di rifornimenti per una armata da campagna mobile al cento per cento sono necessari 52 autoreparti per un totale di 468 automezzi medi.

Un sistema di trasporto basato sugli accennati veicoli provvisti di mobilità fuori strada semplificherebbe molti lati del problema logistico offrendo in pari tempo maggior libertà d'azione in campo attivo.

Un altro elemento da tener presente nell'esaminare il problema della mobilità è la azione che svolgerà il nemico per ostacolare i rifornimenti. E' da prevdere che tra i principali obiettivi dell'avversario saranno comprese l'interdizione dei trasporti e la neutralizzazione delle vie di comunicazione. Già durante la seconda guerra mondiale, l'efficacia della guerriglia russa contro le installazioni logistiche e le vie di comunicazione fu un importante elemento

di limitazione alle azioni dell'offensiva tedesca. Oggi, con la comparsa delle armi nucleari e l'aumento delle truppe avio-trasportate, i problemi del comandante di una sezione logistica sono notevolmente aggravati. Egli dovrà tra l'altro predisporre la dislocazione degli impianti in modo che un attacco nucleare non possa distruggere più del 50% di depositi sezionali; caso contrario dovrà rinunciare al loro impianto nella zona presa in esame. Nel determinare l'entità dei depositi dovrà tenersi presente anche l'entità del margine di tempo che si ritiene a propria disposizione in attesa dell'attacco nucleare avversario.

Se ad esempio si riterrà che l'azione nemica potrà avere inizio entro le prossime 12 ore, i depositi dovranno essere mantenuti su ruote quasi al cento per cento. Nel caso in cui ciò non possa attuarsi si dovrà provvedere alla diluizione del sistema dei depositi e alla loro adeguata difesa contro i previsti attacchi. Naturalmente la dispersione inciderà negativamente sulla mobilità della sezione logistica avanzata. L'estensione della zona di dispersione è in funzione del massimo di distruzione sopportabile. I criteri logistici prevedono ad esempio che per un deposito di 5 giornate di rifornimenti per un'armata da campagna sarà necessaria un'area di 1500 metri circa di raggio. Ma se, sempre in via esemplificativa, vogliamo assicurare una perdita non superiore al 25%, nel caso di scoppio di una bomba da 500 kiloton, sarà necessaria un'area di raggio non inferiore ai 5200 metri.

Riepilogando si può dire che, secondo l'attuale dottrina, sulla mobilità delle sezioni avanzate logistiche influiranno i seguenti cinque fattori:

1. - Media della lunghezza degli spostamenti giornalieri dell'armata da campagna.

La seconda guerra mondiale ha dato come limite un massimo raggiungibile dai 65 agli 80 km al giorno, per periodi di una certa durata.

Per il futuro sarà da prevedersi una media maggiore e la sua entità dovrà costituire permanente oggetto di studio.

2. - Fabbisogno dei veicoli per gli spostamenti della sezione depositi avanzata

Tale fabbisogno di veicoli è inversamente proporzionale al tempo assegnato per lo spostamento. Di conseguenza, elevate mobilità (tempi ridotti di spostamento) richiedono un notevole aumento di mezzi di trasporto.

3. - Confronto tra fabbisogno per il trasporto intersezionale del comando di intendenza d'armata e quello della sezione avanzata.

Quando la sezione avanzata immagazzina 15 giornate di rifornimenti per la propria armata da campagna, le sue esigenze per i trasporti, in una situazione di guerra di movimento, eccedono di gran lunga quelle del comando d'intendenza d'armata impegnato al trasporto in linea dei rifornimenti quotidiani per l'armata da campagna. La mobilità della sezione avanzata può essere facilmente realizzata riducendo il livello dei rifornimenti al minimo essenziale.

4. - Tempi di impianto dei depositi determinati dai tempi dell'azione nemica

Al fine di proteggere, con la mobilità, i depositi di rifornimenti dall'azione d'interdizione avversaria, è richiesta una mobilità al quasi cento per cento se l'azione nemica è prevista entro un tempo non superiore alle 12 ore.

5. - Conseguenze della dispersione dei depositi sulle esigenze in mezzi di trasporto

L'aumento delle esigenze dei trasporti dovuta alla dispersione dei depositi della sezione staccata può essere esattamente predeterminato solo se vien preso in esame un caso specifico. Comunque, se si presume che un deposito sia frazionato in sette diversi centri entro la propria area, il fabbisogno in mezzi di trasporto aumenterà dallo 0,25% all'1,5% per ogni chilometro di raggio del deposito, in dipendenza dalla situazione della rete stradale e dalla distanza alla quale il deposito deve essere trasportato.

Tener presenti le sue esposte considerazioni sarà di valido aiuto in sede di analisi delle esigenze e delle possibilità in fatto di mobilità della sezione avanzata.

La loro applicazione in fase di pianificazione degli stati maggiori ci eviterà forse di ricadere negli errori del passato. Ancora più importante è il fatto che il tenerli presenti e l'applicarli può condurre a una riduzione delle dotazioni dei depositi delle sezioni avanzate. Ciò si presenta come il sistema migliore per aumentare la mobilità, cosa che rappresenta un imperativo del campo di battaglia del domani.

Traduz. e selez. di Mario Furesi

INFORMAZIONI

In attività la prima stazione BMEWS per l'avvistamento dei missili.

Nei giorni scorsi l'Aeronautica statunitense ha attivato nei pressi della base aerea di Thule la prima stazione della rete radar BMEWS (sigla di «Ballistic Missile Early Warning System»), destinata a proteggere il Nord America da eventuali attacchi di sorpresa.

La stazione può individuare con le sue quattro antenne radar qualsiasi missile entro un raggio di almeno 4.800 chilometri e segnalarne la direzione del moto e la velocità con almeno 15 minuti di preavviso al Comando difesa aerea nord americana (NAADC).

Lanciamissili contraerei, semoventi, aerotrasportabili, paracadutabili sono in progettazione in U.S.A.

Foto A. P.

Imminente il varo del sommergibile lanciamissili «Ethan Allen» a propulsione nucleare, primo di una nuova serie di unità maggiori.

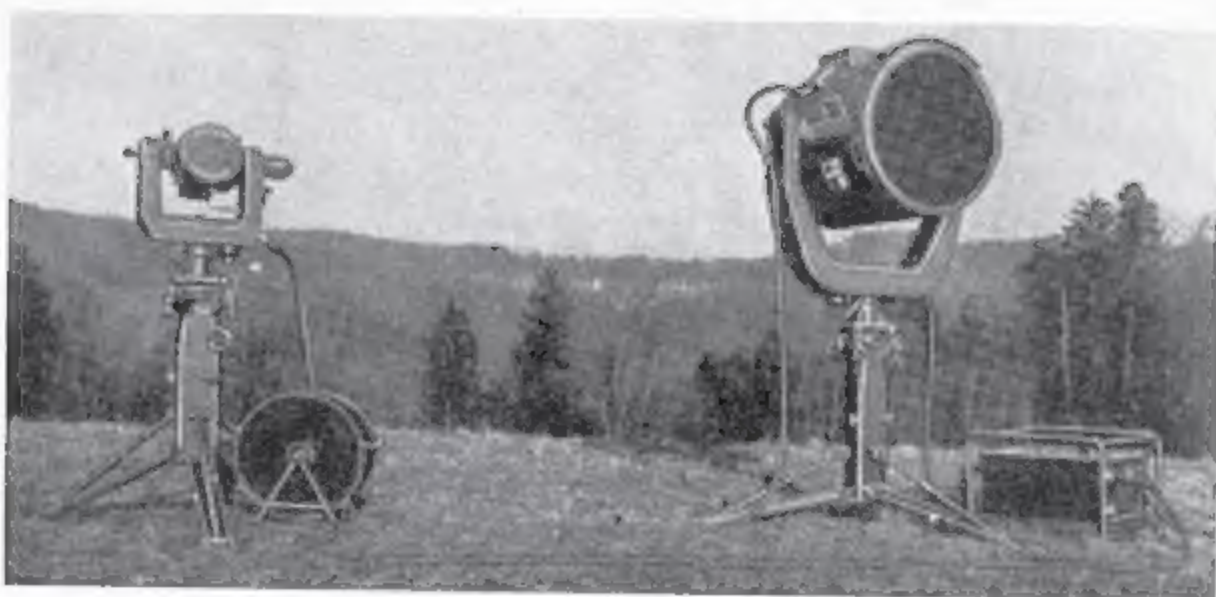
La Marina statunitense ha annunciato che presto sarà varata la prima unità di una nuova classe di lanciamissili «Polaris» a propulsione nucleare nei cantieri navali della Electric Boat Division.

L'unità, che reca il nome di «Ethan Allen», famoso combattente della Rivoluzione americana, ha una lunghezza di 125 metri e un dislocamento di 6.900 tonnellate. Il sommergibile supera di 10 metri, in lunghezza, e di 1.000 tonnellate, in dislocamento le unità della classe di sommergibili atomici lanciamissili «George Washington».

La classe «Ethan Allen» comprende i sommergibili «Sam Houston», «Thomas A. Edison» e «John Marshall», che saranno varati entro il 1961.

Quanto prima verrebbero anche impostati quattro sommergibili della classe «La Fayette», che raggiungeranno una lunghezza di 129,5 metri e un dislocamento di circa 7.000 tonnellate. Queste unità supereranno il dislocamento del più grande sommergibile del mondo attualmente in servizio, il «Triton», che, come è noto, è l'unico sottomarino dotato di due reattori nucleari.

Il termografo T.2 montato su jeep è un efficace nuovo mezzo per l'azione notturna. Il suo funzionamento è basato sulla sua sensibilità al calore e consente di rilevare uomini, veicoli e altri mezzi che, nella notte, emettono parte del calore accumulato durante il giorno o nel moto.

(da «*Military Review*», ottobre 1960).

Apparecchio a raggi infrarossi a grande portata costruito dalla Albiswerk di Zurigo.
(da « *Rivista Militare della Svizzera Italiana* », settembre - ottobre 1960).

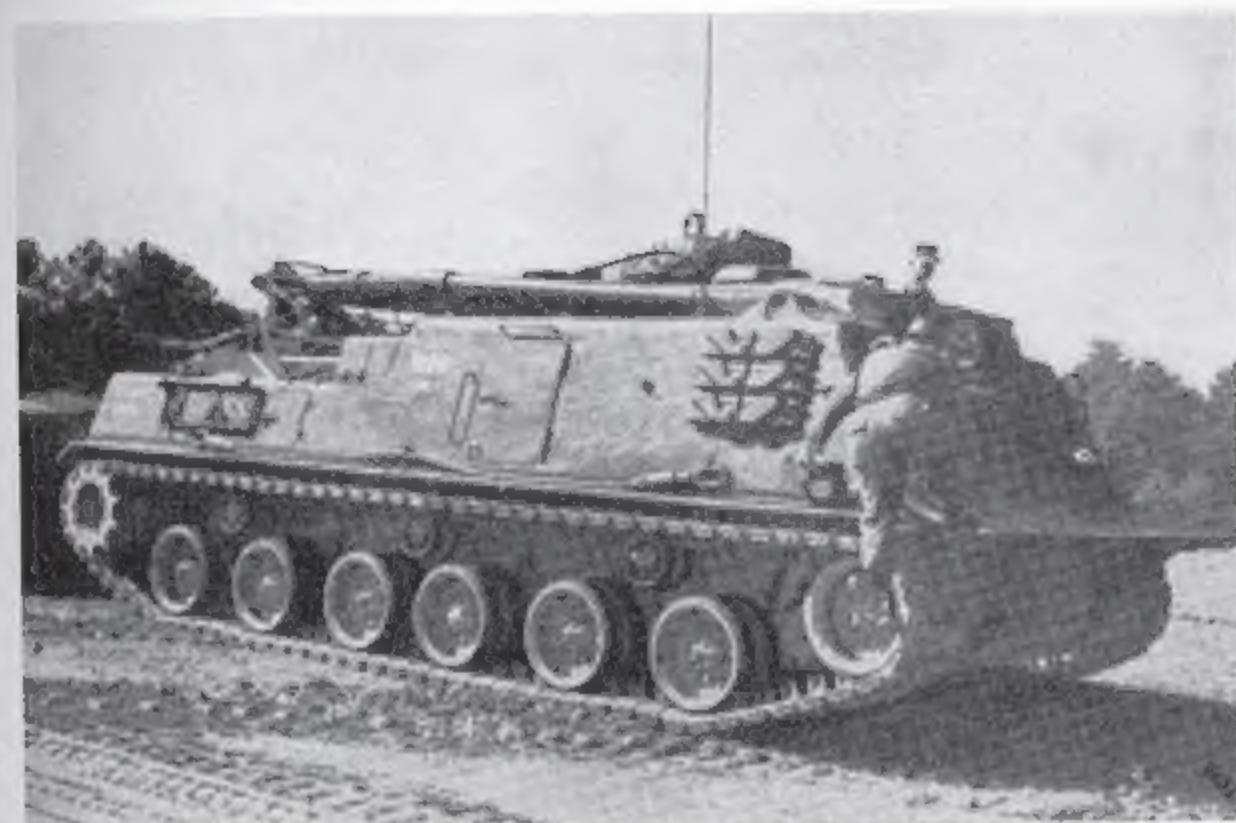
Il deterrente britannico « incredibilmente devastante ».

Il contributo del Regno Unito al deterrente nucleare dell'Occidente è stato definito il 10 novembre dal Ministro della Difesa Harold Watkinson « incredibilmente devastante ».

Il Ministro, che parlava a Birmingham, ha aggiunto: « Per il futuro molte nuove armi e congegni in preparazione manterranno il nostro contributo al deterrente nucleare ».

Del sistema di armi Polaris egli ha detto: « Il sistema di armi Polaris non minaccia nessuno. Ma poichè esso ci dà la certezza della ritorsione anche contro un massiccio attacco nucleare, rende chiaramente l'aggressione meno probabile fino a quando il disarmo non potrà essere realizzato, dovrebbe essere accolto con piacere da quanti credono che dobbiamo fare tutto il possibile per impedire che la guerra scoppi ».

Apparecchio mobile a raggi infrarossi di portata media della suddetta casa svizzera.

(da « *Rivista Militare della Svizzera Italiana* », settembre - ottobre 1960).

Il nuovo carro ricupero americano T.88 verrà prodotto in serie.
(da « *Military Review* », ottobre 1960).

In dotazione a 150 unità di superficie il missile antisom « Asroc ».

Il Dipartimento della Marina ha deciso di assegnare in dotazione a 150 tra incrociatori e cacciatorpediniere i missili antisommergibili « Asroc », provati recentemente con successo nel corso di manovre aeronavali nell'Atlantico.

Il raggio d'azione della nuova arma per la lotta contro i sommergibili non è stato indicato nelle notizie di fonte ufficiale, ma si calcola che si aggiri sui 13 chilometri, contro i 900 metri raggiungibili, nel migliore dei casi, con gli altri dispositivi conosciuti. Dato che l'arma evita alle navi scorta le manovre, con il conseguente abbandono della formazione nei convogli, per attaccare i sommergibili in agguato, si conseguirà una più completa protezione delle flotte mercantili e militari, nonchè delle installazioni costiere.

L'« Asroc » è così denominato dalle iniziali di « Anti - Submarine Rocket ». Si tratta di un sistema integrato di arma, che comprende numerosi dispositivi elettronici e meccanici, tra cui i quattro seguenti: una ecosonda; un calcolatore digitale per il controllo del lancio; una rampa per otto missili; e due tipi di armi antisom a razzo, ossia siluri con autoguida acustica e bombe di profondità.

L'apparato per l'individuazione dei sommergibili è composto da una cupola sonar sistemata sulla chiglia della nave, un ricevitore ed un quadro di controllo dell'ecosonda. La cupola emette impulsi acustici di breve durata, i cui echi eventuali, che si svilup-

pano nell'urto contro uno scafo in immersione, ne permettono l'avvistamento. Una sequenza di echi può determinare persino la rotta, la velocità e la posizione futura dell'avversario in un determinato momento.

Con un segnale del sonar, entra in funzione il dispositivo per il controllo del lancio dell'« Asroc », la cui calcolatrice elettronica continuamente riceve ed elabora le informazioni ottenute dal sonar di bordo, in maniera da dirigere l'attacco con il missile. La calcolatrice elettronica riceve attraverso impulsi elettrici i dati relativi alla rotta e alla velocità del bersaglio nonchè alla velocità e alla direzione del vento e alla rotta, alla velocità, al rullio e al beccheggio della nave attaccante. Con rapidità fulminea, la calcolatrice adopera i segnali per effettuare le operazioni matematiche che serviranno a stabilire dove si troverà il bersaglio al momento del lancio, a puntare la rampa e a fissare la gittata del missile.

Calcolati i dati di tiro, l'apparato di controllo punta la rampa, stabilisce la gittata del missile e, a comando, lo lancia. La rampa, disposta sul ponte della nave, è del tipo a « nido d'ape ». Essa conta otto aperture quadrate, in ognuna delle quali è collocato un razzo « Asroc », lungo oltre 4,50 metri e del peso di 450 chili. La rampa è girevole e può essere inclinata con tutte le armi o con due alla volta. La nave che dispone dei missili è in grado di proseguire sulla propria rotta durante il fuoco.

L'« Asroc » è azionato da propellente solido e può essere armato sia con una carica di profondità sia con un siluro. Al momento di abbandonare la nave con il suo « carico utile », il razzo segue una traiettoria balistica, separandosi dal motore a razzo e dall'involucro prima di cadere in acqua. Se il carico è rappresentato da un siluro, un paracadute si apre automaticamente per attutire il contatto con l'acqua. Una volta in mare, la torpedine si dirige automaticamente sul bersaglio mediante un meccanismo acustico di guida. Se il « carico » è costituito da una bomba di profondità, questa viene rallentata nell'ultimo tratto del percorso aereo dal paracadute e quindi discende a profondità prestabilita per distruggere il sommergibile in agguato.

I Lockheed F-104 F consegnati alla Germania.

La Lockheed sta completando la consegna dei 30 biposti F-104 F Super Starfighter alla Repubblica Federale Tedesca.

I piloti tedeschi sono già stati addestrati sulla nuova macchina alla base aerea di Nörvenich.

Le caratteristiche principali dell'F-104 F sono: 1. sedile eiettabile verso l'alto del tipo C-2; 2. rifornimento con bocca unica e possibilità di presa per il rifornimento in volo; 3. maggiore capacità di carburante supplementare — 465 litri — montando un apposito serbatoio dove la versione da caccia ha il cannone da 20 mm; 4. portelli d'accesso per facilitare l'ispezione del turbogetto General Electric J 79.

Quasi 1.000 monoposti F-104 F saranno costruiti, com'è noto, in base ad un programma di produzione comune da Germania, Olanda, Belgio e, tra breve, anche Italia.

L'F-104 è stato richiesto anche dal Canada e dal Giappone.

Il missile « **Nike Zeus** », la potente arma antimissile americana, in mostra sulla « Times Square » di New York.

Foto A. P.

(Sotto): Il « **Proteus** », nave appoggio americana per i sottomarini armati di missili Polaris, in navigazione verso la base missili americana nella Scozia.

Foto A. P.

L'Australia compera i Neptunes.

Dodici bimotori antisommergibile Lockheed P2V-7 Neptune, valutati a circa 11 milioni di dollari sono stati acquistati dall'Aviazione militare australiana.

Le consegne dei velivoli saranno effettuate da gennaio ad aprile del 1962. Il P2V-7 è il più recente modello prodotto dalla fabbrica di Burbank. La precedente serie P2V-5 era in servizio nella Royal Australian Air Force dal 1951.

I Neptunes sono tra i velivoli antisommergibile più largamente impiegati in tutto il mondo. Ne hanno in servizio, oltre la Marina americana, le forze aeree di Giappone, Canada, Olanda, Brasile, Argentina e Australia.

I P2V sono in continua produzione alla Lockheed di Burbank dal 1944. Nel 1946 un Neptune stabilì un primato di distanza con un volo senza rifornimento di 10.083 km da Perth (Australia) a Columbus (Ohio).

Negli U.S.A. più morti sulle strade che in guerra.

Da quando la prima automobile ha incominciato a circolare sulle strade degli Stati Uniti, la cronaca ha registrato, fino al 31 dicembre 1959, sessantadue milioni tra feriti e uccisi in incidenti stradali. Solo nel 1959 gli incidenti mortali sono stati 37.600 con un aumento di 900 unità rispetto all'anno precedente; i feriti sono stati 2.870.000 (quasi 50.000 in più rispetto al 1958).

Il 36,5% degli incidenti mortali del 1959 si deve a collisioni fra due o più automobili, ed è la percentuale relativamente più alta; 8.200 persone sono rimaste vittime di investimenti, 4.700 sono finite col loro veicolo contro ostacoli fissi (paracarri, ecc.). Percentuali analoghe si riscontrano nella statistica degli incidenti non mortali.

Per l'80% degli incidenti (mortali e non mortali) è stata accertata la responsabilità dei guidatori; dei 30.000 casi mortali, che cadono sotto tale responsabilità, 12.980 sono dovuti a eccesso di velocità. Anche i pedoni non sono stati sempre ligi alle norme del codice, e infatti la maggior parte degli incidenti mortali, di cui sono rimasti vittime, è dovuto a tragiche imprudenze di attraversamento della strada al di fuori delle strisce pedonali.

Si è accertato inoltre che della quasi totalità degli incidenti (mortali e non mortali), di cui si attribuisce la responsabilità ai guidatori, hanno colpa persone con un'esperienza di guida di un anno e più; e quasi sempre si tratta di uomini, essendo risultato che il sesso maschile è responsabile di una percentuale di morti e di feriti compresa fra l'84 e l'88%; e sono, nella grande maggioranza dei casi (4 su 5), guidatori di veicoli propri, meno prudenti — avendo meno responsabilità — dei guidatori di veicoli commerciali (autocarri, taxi, ecc.).

Anche negli Stati Uniti il maggior tributo di sangue alla motorizzazione viene pagato nei giorni festivi. Il più gran numero di incidenti si è verificato in giornate limpide e su strade asciutte, in condizioni ideali cioè per andar forte.

The Travelers Insurance Companies, che pubblica tali statistiche, osserva che negli Stati Uniti sono morte più persone sulle strade che non sui campi di battaglia, e ne sono state ferite più che nelle due guerre mondiali.

Straordinariamente elevato — informa il Touring Club Italiano — risulta pure il numero di incidenti relativo ad altri 15 Paesi dell'Occidente, e precisamente Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania occidentale, Gran Bretagna, Irlanda, Italia, Jugoslavia, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia, Svizzera. In questi Paesi, secondo dati dell'UNESCO, nel 1958 ben 41.976 persone sono morte in incidenti stradali.

In Italia l'anno scorso si verificarono 222.521 incidenti, con 7.232 morti e 164.990 feriti. Nel primo semestre di quest'anno il numero di incidenti è stato di 120.937 con 3.304 morti e 86.263 feriti; nello stesso periodo dell'anno scorso gli incidenti furono 107.526 con 3.257 morti e 78.665 feriti. Il numero di morti e feriti del primo semestre di quest'anno è stato superiore a quello del primo semestre dell'anno scorso rispettivamente dell'1,4 e del 9,6%.

Il sottomarino atomico George Washington in esercitazione nell'Atlantico. E' armato da 16 missili Polaris con testata all'idrogeno.

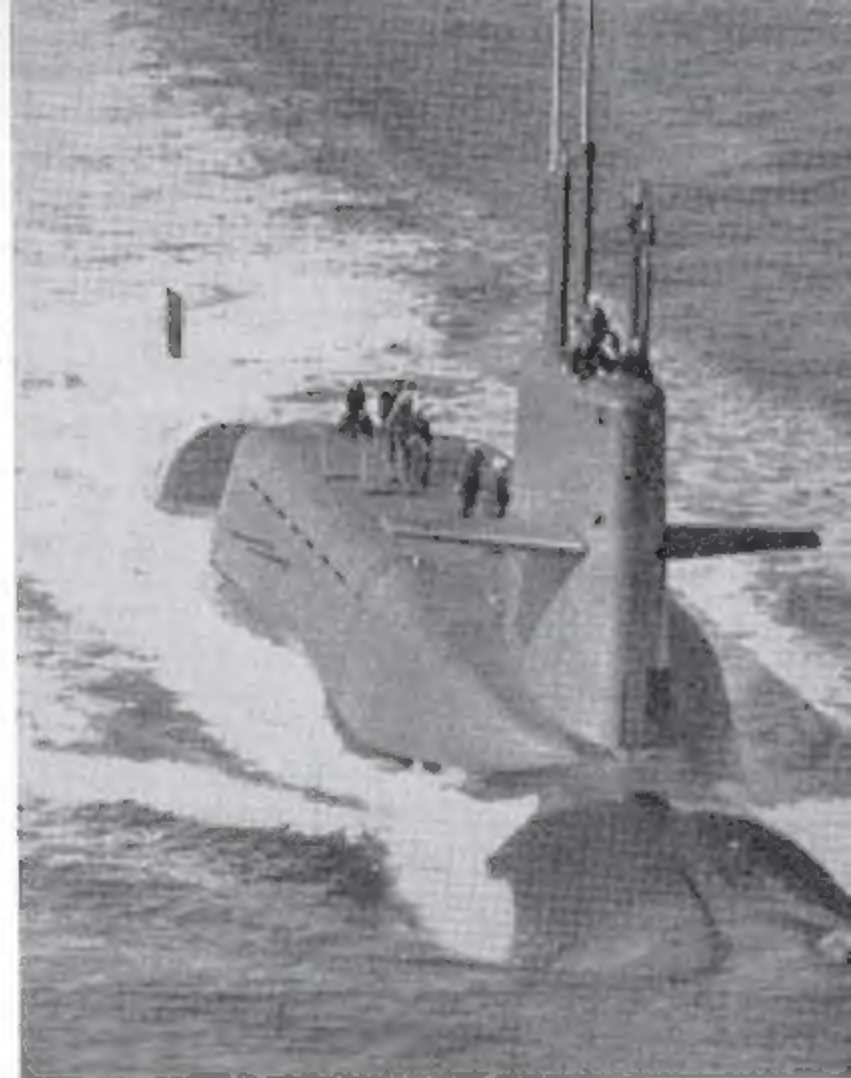
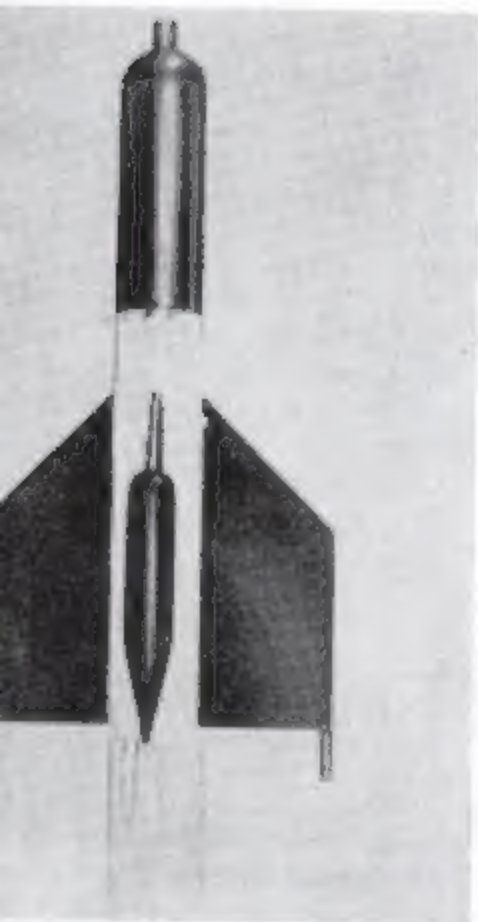
Foto A. P.

(Sotto): **Parata militare a Taipei** (Formosa), il 10 ottobre scorso, anniversario della Rivoluzione del 1911 che fece crollare la secolare dinastia dei Manciu.

Foto A. P.

Un nuovo missile terra-terra russo ha sfilato sulla Piazza Rossa di Mosca il 7 novembre durante la grande parata militare per il 43° Anniversario della Rivoluzione. Il missile ha una gittata di circa 2.000 chilometri.

Foto A. P.

Il complesso dell'arma teleguidata controcarro Pye si basa su un razzo filoguidato lungo circa 152 cm e del diametro di circa 15,24 cm, avente un peso di circa 36 chili e portante in coda un propulsore a reazione. L'impianto di teleguida pesa appena 9 chili e non richiede rifornimento di energia dall'esterno. L'arma viene lanciata a mezzo di una piattaforma e durante il volo viene guidata modificando opportunamente l'orientamento degli ugelli di eiezione dei gas. Può venire lanciata sia da terra che da bordo di un veicolo. Il lancio e il successivo controllo possono venir effettuati da una sola persona. L'equipaggiamento comprende un comune binocolo ma è in corso di realizzazione un perfezionato sistema di controllo a vista. Il maneggio è molto semplice e non richiede particolare abilità, nè particolari cognizioni tecniche.

Salvataggio supersonico per i piloti.

I futuri piloti di aviogetti, costretti ad abbandonare l'aereo potranno lanciarsi, con un nuovo tipo di « capsula di salvataggio », evitando anche i pericoli del riscaldamento e della pressione aerodinamica. Si tratta di rendere sganciabile l'intero abitacolo del pilota in caso di emergenza e di portarlo a terra con sicurezza per mezzo di un paracadute.

Il progetto è stato studiato dai tecnici della Lockheed in collaborazione con la Wright Air Development Division dell'USAF. La capsula di salvataggio disporrebbe di una riserva di ossigeno per la discesa attraverso l'atmosfera rarefatta e conterrebbe equipaggiamenti radio e rifornimenti per l'assistenza del pilota. Potrebbe anche galleggiare indefinitamente.

Per il salvataggio fino a quote di 30.000 m il pilota preme un semplice pulsante, ed il dispositivo entra in azione secondo la seguente sequenza:

1° - tre stabilizzatori a forma di cuneo si estendono posteriormente alla capsula;

2° - un razzo di separazione, bruciando per mezzo secondo, spinge in avanti la capsula, lontano dalla traiettoria del velivolo;

3° - a circa 4.500 metri, dopo che gli stabilizzatori hanno rallentato il volo della capsula, si apre un paracadute per consentire la discesa frenata.

Gli stabilizzatori sono stati studiati per provvedere alla stabilità del mezzo durante la discesa libera.

La separazione ad alta velocità può essere effettuata anche vicino a terra perchè la capsula, spinta dal razzo-catapulta, guadagna quota sufficiente prima che il paracadute si apra.

Il nuovo dispositivo Lockheed potrà trovare applicazione sulla nuova generazione di aviogetti militari: per quanto riguarda la struttura essa verrebbe realizzata principalmente in titanio, un metallo che accoppia la leggerezza all'elevata resistenza sia al calore che agli effetti aerodinamici.